* Année 1954. — N° 122 A. N. Le numéro: 15 francs Jeudi 16 Décembre 1954 *

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ÉCRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 800 fr. ; ÉTRANGER : 2.100 fr.
(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

2e LEGISLATURE
SESSION DE 1954 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 198e SEANCE

1re Séance du mercredi 15 décembre 1954.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 6364).

MM. de Baudry d'Asson, le président.

Adoption du procès-verbal.

2. — Excuse et congé (p. 6364).

3. — Dépenses des ministères pour l'exercice 1955. — Travaux publics, transports et tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6364).

Art. 2, état B (*suite*).

Chap. 53-34 (*suite*).

Amendements nos 53 de M. Le Sénéchal et 141 de M. Louvel (*suite*), n° 99 de M. Gaborit, n° 147 de M. Paul, n° 152 de M. Jean Guitton: MM. Gaborit, Jean Guitton, Ramonet, Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; de Tinguy, Rousseau, Signor, Paul. — Rejet de l'amendement n° 147 de M. Paul et retrait des autres amendements.

Adoption du chapitre.

Chap. 53-36.

Demande de disjonction: MM. Signor, le ministre des travaux publics. — Rejet.

Amendement n° 55 de M. Le Sénéchal: MM. Darou, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 53-38.

M. Mazier.

Amendement n° 76, déposé au nom de la commission des finances: MM. Benard, rapporteur; le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 55-90 et 57-50. — Adoption.

Chap. 57-90.

Amendement n° 77, déposé au nom de la commission des finances : MM. le rapporteur, Mazier, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 57-99 à 67-99. — Adoption.

Chap. 73-41

Amendement n° 138 de M. Fabre: M. Souquès. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Adoption de l'article 2.

Art. 3.

MM. le rapporteur, Sibué, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme; Hénault, Gaston Palewski, le ministre des travaux publics, Nénon.

Demandes de disjonction: MM. Mabrut, Penoy, le rapporteur pour avis, Marcel Noël, Peytel, Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques; Penoy, Pineau, Regaudie, président de la commission des moyens de communication et du tourisme; le rapporteur. — Retrait.

Amendement n° 82 de M. Benard, au nom de la commission des finances, tendant à la suppression de l'article 3. — Adoption.

Renvoi de la suite du débat.

4. — Ordre du jour (p. 6377).

PRESIDENCE DE M. ANDRE MERCIER,

vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la troisième séance du mardi 14 décembre a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?

M. Armand de Baudry d'Asson. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Baudry d'Asson sur le procès-verbal.

M. Armand de Baudry d'Asson. Monsieur le président, hier soir, au cours des explications de vote sur le budget de l'éducation nationale, un incident de séance a fait oublier à M. le président que j'avais demandé la parole et le scrutin a été ouvert sans qu'il n'ait été possible d'intervenir.

Aussi, et sans vouloir le moins du monde développer les observations que j'avais l'intention de présenter au nom du groupe des indépendants et de quelques-uns de nos collègues, je désire simplement faire connaître que nous avions l'intention de voter ce budget de l'éducation nationale pour les deux raisons suivantes.

Tout d'abord, nous ne sommes pas de ceux qui, se réclamant de grands principes, ne les observent pas toujours dans la réalité et ne craignent pas, soit par des motions préalables, soit par des disjonctions ou des rejets, de paralyser plus ou moins la marche normale des débats ou des institutions.

Ensuite, nous estimions que le volume global des crédits retenus était de nature à satisfaire les besoins essentiels de l'éducation nationale.

Toutefois, à ce propos, j'aurais dit comment une meilleure utilisation des crédits peut, dans bien des cas, porter de meilleurs fruits. Il ne suffit pas, en effet, d'augmenter chaque année les sommes affectées à tel ou tel secteur public pour faire œuvre utile.

C'est pourquoi, nous tenons, comme M. Viatte, à ce qu'intervienne dès cette année une réforme de l'enseignement dans laquelle seraient adaptés aux conditions actuelles non seulement les cycles de l'enseignement, non seulement les programmes, mais aussi l'implantation des établissements et la législation correspondante.

C'est sous ces réserves, que nous estimions capitales, que nous devions voter le budget de l'éducation nationale.

M. le président. Acte vous est donné de vos observations.

Il n'y a pas d'autre observation sur le procès-verbal ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

EXCUSE ET CONGE

M. le président. M. Dronne s'excuse de ne pouvoir assister à la présente séance et demande un congé.

Le bureau est d'avis d'accorder ce congé.

Conformément à l'article 42 du règlement, je soumets cet avis à l'Assemblée.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le congé est accordé.

— 3 —

DEPENSES DES MINISTERES POUR L'EXERCICE 1955

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

(I. — Travaux publics, transports et tourisme.)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme) (n° 9300, 9540).

Le Gouvernement, les commissions des finances, des moyens de communication et les groupes ont épuisé leur temps de parole.

[*Article* 2 (suite).]

ETAT B (*suite*).

M. le président. Hier soir, l'Assemblée a commencé l'examen du chapitre 53-34 de l'état B, annexé à l'article 2.

Ce chapitre est ainsi libellé et doté :

« Chap. 53-34. — Ports de commerce. — Equipement :

« Autorisation de programme, 7.145 millions de francs ;

« Crédit de payement, 4.907 millions de francs. »

MM. Gaborit et Ramonet ont déposé un amendement n° 99 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, l'autorisation de programme du chapitre 53-34.

La parole est à M. Gaborit, pour soutenir cet amendement.

M. Roger Gaborit. Mes chers collègues, en examinant le budget, j'ai été vivement intéressé par ce chapitre 53-34 qui a pour libellé : « Ports de commerce, équipement. »

Le montant de l'autorisation de programme affectée à cet équipement pour 1955 est de 7.145 millions de francs ; celui des crédits de payement est de 4.907 millions de francs.

J'ai eu la curiosité de me reporter à la rubrique « justifications » pour voir si, par hasard, le port de la Pallice figurait parmi les heureux bénéficiaires de ces prodigalités.

J'ai eu la désagréable surprise de n'y trouver aucun crédit en sa faveur.

Le port de la Pallice a l'avantage, unique sur l'Atlantique, d'être en eau profonde et de constituer, pour l'avenir, un élément très favorable de l'expansion économique et du trafic français.

Or les progrès réalisés en matière de constructions navales ont périodiquement exigé des adaptations portuaires et il importe que les moyens mis en œuvre ne soient pas en retard sur les exigences du trafic maritime. Un tel retard est cependant constaté pour quelques ports français et particulièrement pour le nôtre.

Les tonnages des navires ne cessent de s'accroître. Aux cargos du type *Liberty* de 10.000 tonnes ont succédé des navires de 12.000, 15.000, 20.000 et même 30.000 tonnes. Les *tankers* de 30.000 tonnes ne sont plus rares. On en construit même actuellement de plus de 40.000 tonnes. Dans quel port de l'Atlantique pourront-ils accoster ?

Sans vouloir médire d'aucun des ports voisins avec lesquels nous tenons à garder des relations extrêmement amicales et qui ont leur place sur le littoral atlantique, je peux bien dire que ces navires de gros tonnage ne pourront accoster ni à Bordeaux, ni à Nantes.

Par contre le port de la Pallice peut les recevoir à condition que lui soient donnés les moyens de compléter ses installations existantes.

Ces installations sont les suivantes :

Un bassin construit en 1890, qui a été très réduit par la construction d'une base sous-marine, assure le trafic normal du port. Il reçoit les cargos de tonnage moyen.

Il y a ensuite un môle d'escale qui ne mesure que 280 mètres alors que la chambre de commerce eût souhaité qu'il fût de 900 mètres, mais qui peut accueillir à toute heure et par tous les temps les navires de tous tonnages.

Le devoir du Gouvernement, dans l'intérêt même de la nation est d'utiliser ce port de la Pallice qui offre le mouillage le plus important ainsi que le meilleur et le plus sûr abri de toute la côte atlantique.

J'ajoute que le port de la Pallice doit être dans l'avenir le point de départ d'une route transversale vers la Suisse, dont il ne faut pas sourire, mais qu'il faut étudier sérieusement après avoir fait l'inventaire des possibilités de l'arrière-pays qui demande à avoir des portes ouvertes sur l'Océan et des voies d'accès vers l'Est et le Centre Europe.

Je m'étonne donc qu'aucun crédit n'ait été prévu pour les travaux dont M. Dietrich a dressé les plans.

Je demande à M. le ministre des travaux publics pourquoi le port de la Pallice a été oublié au moment de la distribution.

Je conçois fort bien que le maire de Bordeaux, ministre des travaux publics, ait un geste attendri à l'égard de son port...

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* C'est complètement faux.

M. Roger Gaborit. Je ne le lui reproche pas, mais il est indispensable aussi que le ministre des travaux publics, jeune et dynamique, envisage de définir une politique portuaire à l'image de l'évolution des progrès accomplis par notre flotte de commerce.

Examinant, dans le projet de budget, à la page 121, les justifications du chapitre 53-34 ayant trait à l'équipement des ports de commerce, je lis à l'article 1er : « Port de Bordeaux, rétablissement des profondeurs, achèvement ». S'agit-il, monsieur le ministre, du dragage de la Gironde ? Si oui, pourriez-vous nous dire quel est le coût annuel de cette onéreuse opération ?

Je lis encore, à l'article 2: « Port de Bordeaux, installation d'un engin de radoub, travaux préparatoires ». Quel est cet engin et quel est son prix et celui de l'installation ?

Dans son rapport M. le rapporteur souligne, à propos de ce chapitre, que les crédits trop restreints conduisent à recommander leur concentration sur les ports les plus rentables et les plus importants du point de vue national. C'est un conseil que je juge excellent, surtout si je me réfère au déficit de certaines grandes compagnies nationales qui seront obligées à bref délai de serrer au maximum leurs dépenses d'exploitation.

Or les ports en eau profonde avantageusement placés sur le littoral atlantique doivent être considérés comme les ports d'avenir, et la Pallice est le seul dans cette partie du littoral qui présente toutes les garanties requises. Tête de pont vers l'Europe centrale et la Suisse, il intéresse douze départements: ceux de la Charente-Maritime, des Deux-Sèvres, de la Vienne, de l'Indre, du Cher, de la Nièvre, de Saône-et-Loire, de la Côte-d'Or, de la Haute-Saône, du Jura, du Haut-Rhin et du territoire de Belfort. C'est donc une question fort importante et sérieuse et il est impossible, monsieur le ministre, que vous ne vous y intéressiez pas.

L'objet de mon amendement est, d'une part, de vous l'entendre dire publiquement et, d'autre part, d'obtenir que vous combliez les lacunes de ce chapitre: premièrement, en autorisant la chambre de commerce de la Rochelle à contracter un emprunt de 500 millions de francs pour l'équipement et la mise en état de l'ancien quai des pétroliers; deuxièmement, en acceptant le principe de l'inscription au plan d'équipement de l'extension du port de la Pallice; troisièmement, en acceptant le principe pour un avenir prochain de l'attribution d'une subvention importante destinée à l'exécution du plan d'extension du port.

Cette demande de subvention pourrait paraître anormale, mais elle est en fait pleinement justifiée car la construction de la base sous-marine a réduit considérablement le port et les postes à quai.

Vous savez, monsieur le ministre, que nous ne pouvons pas nous adresser au M. L. R. pour les dommages de guerre. Vos services techniques sont chargés de ces questions.

C'est pourquoi j'insiste très vivement et très amicalement auprès de vous pour que vous me donniez satisfaction, faute de quoi il me serait vraiment difficile de voter ce chapitre, et nous serions les uns et les autres obligés de reviser notre position en ce qui concerne le vote de l'ensemble du budget.

A propos de ce chapitre, j'aborderai une question beaucoup moins importante pour l'ensemble de l'économie nationale, mais qui l'est beaucoup pour une région qui vous touche de près. Vous savez qu'actuellement, dans l'île d'Oléron, un village qui s'appelle Le Douhet, et que vous connaissez bien, est menacé par la mer; il y a lieu d'organiser très rapidement sa défense.

Je vous ai à maintes reprises entretenu de cette question. J'aimerais, monsieur le ministre, que dans un avenir assez proche, il vous soit possible de me donner des apaisements et que vous puissiez aider ces communes qui n'ont pas de ressources, tout au moins pour l'étude des moyens à prendre en vue de la défense des côtes.

J'ajoute, d'autre part, qu'il me serait personnellement très désagréable d'avoir des ennuis avec madame votre mère, qui s'intéresse directement à cette question. (*Sourires.*)

M. le président. M. Gabriel Paul a déposé un amendement n° 147 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le montant de l'autorisation de programme du chapitre 53-34.

M. Alain Signor. Cet amendement a été soutenu hier par son auteur.

M. le président. M. Jean Guitton a déposé un amendement n° 152 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 53-34.

La parole est à M. Guitton.

M. Jean Guitton. Monsieur le ministre, je ne vous parlerai ni du port de Nantes, ni de celui de Saint-Nazaire, car nous sommes en contact étroit et constant avec vos services pour leur signaler nos besoins.

Il faut, avant tout, assurer le bon accès de ces ports.

Un jour viendra — nous vous en reparlerons — où nous demanderons le prolongement en Loire d'une jetée qui permettra aux navires remontant à Nantes de s'alléger à Saint-Nazaire. Mais ce n'est pas le but de ma présente intervention.

Rassurez-vous, monsieur le ministre, pour une fois je ne solliciterai pas des crédits nouveaux de votre budget. Je veux simplement vous rappeler que d'un peu partout vous avez été saisi de protestations contre la pollution des eaux de nos côtes par les navires et les produits pétroliers qu'ils transportent après les avoir chargés dans les ports où existent des raffineries de pétrole.

Cette pollution n'est agréable pour aucune de nos stations balnéaires et les produits de la mer en souffrent.

Ce disant je pense non seulement aux côtes de l'Atlantique, mais aux côtes méditerranéennes aussi bien qu'à une partie des côtes de la Manche.

Le mazout est un carburant et non point une nourriture pour les poissons, les coquillages et les crustacés, pas plus d'ailleurs qu'un produit de beauté, même pour les peaux les plus bronzées par le soleil.

Il faut donc créer et exiger des stations de dégazage dont les frais d'installation peuvent être supportés aussi bien par les raffineries de pétrole que par la flotte transportant l'or noir.

C'est ce que je vous demande de façon pressante d'exiger dans l'intérêt général.

M. le président. La parole est à M. Ramonet.

M. Edouard Ramonet. Je veux regretter l'oubli et l'ostracisme qui frappent le port de la Rochelle-Pallice. J'interviens à la demande du comité qui groupe une quinzaine de départements et qui a l'approbation d'une quarantaine de parlementaires.

Je sais que l'objection de l'administration centrale et du commissariat général est qu'il convient d'éviter ce que l'on appelle l'éparpillement, la dispersion des crédits. Cette objection serait valable si elle était émise en toutes circonstances.

Or, je m'étonne que l'on invoque la notion d'éparpillement des crédits à l'occasion du port de la Pallice pour s'opposer à l'octroi de crédits à un troisième port de l'Atlantique, tandis que pour le Maroc, il n'est pas question, dans le rapport annuel du commissariat général au plan, d'un tel éparpillement. Dans ce pays, en effet, sur une longueur de côte inférieure à celle qui s'étend de la Bidassoa au Finistère, des crédits fort importants sont consacrés à six ports: Fedalah, Port-Lyautey, Casablanca, Mazagan, Agadir et Safi.

De même la logique des rédacteurs du commissariat général au plan et de l'administration centrale se trouve en défaut dès l'instant où, aux pages 328 et 329 du rapport annuel, consacré au plan général de modernisation et d'équipement, nous lisons que des crédits fort importants sont consacrés à Nemours, nouveau port, à Oran, à Alger, à Mostaganem, à Bougie, à Bône, à Philippeville.

Je souhaiterai, dès lors, qu'il y ait une optique valable pour tous les ports et, à ce sujet, je réfuterai l'argumentation de l'administration centrale en disant que cette notion d'éparpillement vaudrait peut-être pour la Méditerranée, où nous n'avons qu'un seul grand port — Marseille — qui ne peut assurément être concurrencé par Nice et Port-Vendres, dont l'hinterland est insuffisant, ou par la Nouvelle et Agde, aux possibilités limitées.

J'inviterai donc l'administration centrale à bien vouloir considérer qu'il est raisonnable d'échelonner, en quatre ou cinq ans, un effort non pas sur deux ports mais sur trois.

Au surplus, c'est l'étranger lui-même, indépendamment de l'exemple nord-africain — algérien ou marocain — qui nous invite à cette notion raisonnable que j'ai définie.

Considérons l'Espagne ou l'Italie.

Les ports espagnols sur la côte atlantique ne sont pas au nombre de deux seulement puisque nous y comptons Bilbao — port d'exportation du minerai de fer — Santander, Gijon — port charbonnier — la Corogne, Vigo et Cadix.

Sur une longueur équivalente à celle de la côte atlantique, il y a en Italie, sur les mers Tyrrhénienne ou Ionienne, Savone, Gênes, Livourne, Naples, sans oublier les ports siciliens et notamment Palerme.

Nous avons l'autre jour entendu M. Louvel nous parler de l'expansion économique des pays neufs d'Amérique latine et nous citer l'exemple de la Colombie. Je rappelle que ce pays est doté d'un grand port analogue à Nantes ou à Bordeaux, un de ces ports dont certains humoristes ont dit qu'ils étaient chargés d'histoire et surchargés de vase.

Eh bien! la Colombie dispose du port de Barranquilla qui est aussi important que Nantes et Bordeaux. Ce port a été doublé, à cent kilomètres à l'Ouest, d'un port moderne, Carthagène, qui est le grand port d'escale analogue à Cadix, Vigo, Gênes, Naples.

Au surplus, puisque nous parlons du Nouveau Monde, j'inviterai les rédacteurs du plan et l'administration centrale à réfléchir sur le problème suivant:

Depuis vingt ou vingt-cinq ans, nous constatons que les échanges commerciaux des pays du Nouveau Monde avec l'Europe, en particulier de pays comme l'Argentine, le Brésil, le Venezuela ou la Colombie, ont quadruplé, quintuplé et parfois décuplé. Nous constatons que les ports de Nantes et de Bordeaux sont restés stagnants et que leurs relations avec le Nouveau Monde n'ont pas progressé, tandis qu'ont progressé les ports anglais, néerlandais, belges, italiens et espagnols. Pourquoi ?

L'absence de la France dans cette compétition internationale n'est-elle pas la conséquence de l'insuffisance de notre équipe-

ment sur la côte atlantique, tandis que Vigo, Cadix, Gênes, Naples et les ports néerlandais ont bénéficié de l'expansion économique des pays du Nouveau-Monde vers l'Europe ?

Je n'insisterai pas sur l'importance que présente le port de la Pallice pour les quinze départements dont le plan — référons-nous toujours au plan — nous confirme qu'en vingt ans la production agricole a augmenté de 50 p. 100. En effet, nous lisons, pages 66 et 67 du rapport du commissariat au plan, que sept ou huit départements dont la production maximum de blé était, en 1934-1935, de 17,9 quintaux à l'hectare, ont porté cette production à 24,9 quintaux à l'hectare, chiffre officiel de 1953.

S'il est vrai que cette expansion agricole appellera à brève échéance l'aménagement de ports d'exportation vers l'Afrique du Nord, dont on a maintes fois souligné l'expansion démographique; s'il est vrai qu'en retour cette expansion agricole nécessitera l'importation d'engrais soit du Nouveau-Monde, soit de l'Afrique; s'il est vrai que, du point de vue alimentaire, l'approvisionnement en agrumes, notamment, appellera le perfectionnement des installations portuaires de la Pallice; s'il est vrai également que le tourisme ne doit pas être délaissé — n'oublions pas, en effet, que, pour les 20 ou 25 millions d'habitants de la Rhénanie, du Nord de la Suisse et du Sud de l'Allemagne, le port de la Rochelle-la Pallice est le plus proche des mers chaudes et le plus commode d'accès — si nous voulons attirer ces touristes éventuels, il conviendra de prévoir des aménagements sur la route et dans le port qui sera le débouché tout naturel.

Je me rallie dès lors pleinement à l'argumentation de M. Gaborit. Je demande qu'une fois pour toutes prenne fin l'ostracisme qui pèse si lourdement sur le port de la Pallice.

Il y a là un véritable attentat économique qui ne se justifie qu'en fonction d'un immobilisme économique périmé.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je réponds aux questions qui m'ont été posées hier soir et ce matin par plusieurs de nos collègues, sur ce chapitre.

Je réponds d'abord à MM. Gaborit et Ramonet. Je ne mets pas en doute les sentiments amicaux que M. Gaborit a bien voulu exprimer à mon égard. C'est sans doute en raison d'une simple erreur de présentation qu'il a lié l'absence de crédits pour le port de la Pallice à l'octroi de crédits au port de Bordeaux, car il doit savoir qu'à moins d'être indigne d'exercer ses fonctions, un membre du Gouvernement doit ignorer, lorsqu'il procède à la répartition des crédits, qu'il peut être maire ou parlementaire d'une région ou d'une ville déterminée.

La raison pour laquelle le port de la Pallice ne figure pas parmi ceux qui disposeront l'année prochaine de crédits importants pour des opérations nouvelles d'envergure est d'ailleurs bien antérieure à la constitution du présent Gouvernement.

Il s'agit de décisions prises à la suite de travaux commencés et déjà sanctionnés par M. Pineau, lorsqu'il était ministre des travaux publics.

A l'époque, il est apparu, en effet, qu'un choix s'imposait sur la côte de l'Atlantique. Depuis, les travaux du commissariat au plan n'ont pas précisé que la Pallice devait être placé parmi les ports où devaient être effectués des travaux de l'importance de ceux demandés par la chambre de commerce, les parlementaires, par les défenseurs, tout à fait dans leur rôle, des intérêts locaux.

Quant au port de Bordeaux, je souligne au passage, afin que personne n'ignore la question, qu'il s'agit là aussi de travaux faisant partie du plan quadriennal, ce plan ayant résulté des mêmes études que celles auxquelles je viens de me référer et qui ont abouti au rejet de certaines demandes concernant la Pallice.

Les origines étant ainsi nettement précisées, j'ajoute qu'il est prévu, pour 1955, l'engagement, sur les crédits du chapitre 53-34, du dernier élément de reconstruction du port de la Pallice, ce qui est fort important, puisqu'il s'agit de la reconstruction de l'ancien appontement des pétroliers.

Les opérations figurant au projet de budget sont les plus importantes, mais bien d'autres sont prévues pour différents ports. La Pallice en est un exemple puisque, bien que n'étant pas inscrite dans le projet de budget, la reconstruction de l'appontement des pétroliers sera engagée dès 1955.

Quant à l'emprunt de 100 millions de francs demandé par la chambre de commerce de la Rochelle, il ne soulève aucune objection de principe. L'affaire suivra son cours normal et, bien entendu, avec le préjugé le plus favorable, ne serait-ce que pour prouver si c'était nécessaire — mais ce ne l'est pas — qu'il n'y a aucun chauvinisme dans le fonctionnement du ministère des travaux publics. Je regrette de revenir sur ce sujet mais j'attache à ce point une importance essentielle.

Je signale enfin à M. Gaborit qui m'a posé une intéressante question au sujet du port du Douhet, dans l'île d'Oléron, que j'ai fait réexaminer le dossier. Il s'agit d'un de ces cas hélas! nombreux, dans lesquels les associations syndicales qui sont intéressées ont toujours du mal à réunir les crédits pour lesquels l'Etat intervient à raison de 30 p. 100 au maximum. M. Gaborit peut être certain que le dossier sera étudié avec la plus grande attention.

En répondant à M. Gaborit, j'ai répondu du même coup à M. Ramonet.

J'en viens donc aux questions que m'ont posées d'autres collègues.

M. Guitton a évoqué, à juste titre, la question de la pollution des eaux qui pose incontestablement un problème technique.

La solution de ce problème est à l'étude et, très prochainement, une circulaire faisant suite à la conférence internationale de Londres, invitera les ingénieurs des ponts et chaussées à envisager, partout où le problème se pose, les installations fixes ou flottantes à réaliser pour le nettoyage des pétroliers, car c'est à la source du mal qu'il faut s'attaquer.

Il apparaît, dès à présent, que les travaux correspondants devront normalement être exécutés par les chambres de commerce et les ports autonomes au titre de l'outillage portuaire, sous réserve d'accords qui peuvent intervenir dans des cas déterminés avec la société qui exploite les navires.

M. Darou m'a posé une question au sujet du port de Dunkerque. Je pense que M. Darou ne souffre pas d'un complexe concernant un certain abandon du port de Dunkerque, car ce port, qui compte parmi les plus importants de France et dont le trafic se développe incessamment, ce qui justifie les efforts réalisés en sa faveur, est celui qui nous est le plus cher entre tous — indépendamment des sentiments affectifs — en ce sens que, depuis plusieurs années, c'est celui qui a coûté le plus...

M. Marcel Darou. C'est aussi celui qui a été le plus détruit.

M. le ministre des travaux publics. ...J'ai de la chance, je n'ai pas eu besoin de terminer ma phrase, M. Darou m'ayant devancé.

Le port de Dunkerque est, en effet, aussi celui qui a été le plus détruit.

A titre d'exemple, en 1953, des crédits d'un montant de 3.785 millions de francs ont été affectés à l'infrastructure des ports maritimes.

Sur cette somme, le port de Dunkerque a reçu 1.700 millions, c'est-à-dire, à lui seul, presque 50 p. 100 de l'ensemble des crédits. C'est dire, monsieur Darou, que le port de Dunkerque n'a pas été oublié et il ne le sera pas.

Il est bon de rendre hommage au résultat ainsi obtenu, en partie, grâce à vos efforts.

M. Marcel Darou. Je m'associe pleinement à l'hommage que vous rendez à vos prédécesseurs. Je vous demande de continuer.

M. le ministre des travaux publics. Je vous rends le même hommage, car la part de la représentation parlementaire dans les résultats obtenus n'est jamais à négliger.

En 1954, 1.070 millions ont été accordés. En 1955, nous engagerons un certain nombre de travaux qui sont prévus au projet de budget et je peux assurer M. Darou que l'effort qui a été entrepris sera poursuivi sans relâche.

En ce qui concerne Calais, dont M. Darou a bien voulu me parler également, nous allons pouvoir envisager, pour 1955, le début de la reconstruction de son pont sur les écluses. Cette question est, en effet, essentielle et M. Darou a été bien inspiré en en soulignant l'importance pour le port et pour la ville de Calais.

Je suis heureux de pouvoir donner cette réponse à notre collègue. Certes, elle ne règle pas d'emblée tous les problèmes comme d'un coup de baguette magique, mais elle démontre que l'effort est poursuivi pour Calais. M. Darou peut donc être rassuré.

La réédification de la gare maritime — j'ai d'ailleurs déjà eu l'occasion d'en parler au président de la chambre de commerce — est un travail de superstructure pour lequel, régulièrement, le ministère des travaux publics n'a pas à intervenir.

Je crois savoir que, localement, des dispositions sont prises pour que, le plus rapidement possible, soit entreprise une construction, tout à fait nécessaire, en effet, pour le port et pour la ville de Calais.

M. Darou a évoqué la question des relations par eau. Je suis tout à fait d'accord sur la nécessité de relier, par voie d'eau, Dunkerque et le nouveau port de Lille. Les études sont maintenant à peu près au point et je pense que, dans les prochains mois, les premières décisions pourront être prises.

Une dernière question se pose: celle de l'électrification du tronçon Thionville-Valenciennes en direction de Dunkerque.

Dès à présent, la réalisation de la première tranche est décidée et les travaux seront poussés jusqu'à Lille. Le fait que l'électrification à partir de Lille ne sera pas réalisée dans les premiers temps sera d'une importance négligeable car, comme M. Nisse, vous savez mieux que personne ici, probablement, qu'entre Lille et Dunkerque le terrain est particulièrement plat et qu'ainsi, une fois arrivés à Lille les trains de 2.000 tonnes — car il s'agit de trains de 2.000 tonnes et c'est important du point de vue économique — pourront être tirés très normalement par des locomotives à vapeur.

Je donne dès à présent à M. Darou l'assurance que l'électrification du tronçon de voie Valenciennes—Lille et la décision de porter les trains de 800 à 2.000 tonnes ne se traduiront par aucune rupture de charge à Lille en direction de Dunkerque. Dunkerque sera directement relié à Thionville par la voie ferrée quel que soit le tonnage des trains.

Je ne reviens pas sur les demandes présentées au nom de M. Le Sénéchal. Elles concernent Calais, et je viens de répondre directement sur ce point.

A M. Gaumont, j'indique que les travaux d'équipement de la Guyane sont à imputer, non pas sur le chapitre 53-34, mais au budget du ministère des affaires économiques, pour le compte du fonds d'investissements des départements d'outre-mer.

En ce qui concerne le port de Cayenne, l'appontement projeté et entrepris avant que la Guyane devienne département français est effectivement envasé, sans que cet envasement ait pu être prévu. C'est fâcheux, mais c'est un fait.

M. Edouard Ramonet. C'est une faute.

M. le ministre des travaux publics. On étudie actuellement, en modèle réduit, les travaux d'équipement à réaliser car il ne suffirait pas de désenvaser l'appontement en draguant. La vase reviendrait, les raisons pour laquelle elle est venue existant toujours.

Etant donné l'importance du port de Cayenne, je pense que mon département serait bien inspiré en prenant contact avec les services des affaires économiques et du F. I. D. O. M. pour obtenir que cette question soit prise en considération dans les plus brefs délais.

Je réponds, maintenant, à M. Gabriel Paul que l'on ne peut dire que le port de Brest soit à l'abandon. En 1954, on y a travaillé à la construction d'un quai et, en 1955, il va être possible d'engager de nouveaux travaux: la réparation de la machinerie de la forme de radoub et la reconstruction partielle de la digue Sud.

MM. Rousseau, de Tinguy et Michaud ont attiré mon attention sur la grande pitié des ports vendéens, Saint-Gilles-Croix-de-Vie et les Sables-d'Olonne.

Les travaux concernant ces deux ports sont prévus au plan quadriennal qui, par définition, ne sera pas terminé en un an. (*Sourires.*) L'année 1955 doit correspondre à une tranche de ce plan. Et, comme partout ailleurs, nous sommes devant un problème de hiérarchie des urgences.

M. Lionel de Tinguy. Vous n'êtes pas bien généreux pour une représentation parlementaire pourtant active!

Ne nous avez-vous pas dit il y a un instant que si certains départements sont mal servis, c'est la faute de la représentation parlementaire ?

M. le ministre des travaux publics. Monsieur de Tinguy, si vous me laissiez finir, vous verriez que je vais précisément être amené à vous féliciter.

M. Lionel de Tinguy. Dans ce cas, je m'arrête aussitôt.

M. le ministre des travaux publics. Pour cette fois, la Vendée n'aura pas été bien inspirée en devançant les paroles du répondant. (*Sourires.*)

En effet, nous allons pouvoir, dès 1955, conformément à la demande présentée par nos collègues, commencer les travaux intéressant Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Nous allons engager — c'est l'opération la plus urgente pour l'ensemble du département — les travaux de reconstruction de la jetée. Il s'agit là d'une opération de 110 millions de francs.

Je donne donc formellement l'assurance que cette opération indispensable et d'extrême urgence pour l'économie générale du département sera entreprise en 1955.

M. Lionel de Tinguy. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics. La reconstruction de l'écluse des Sables-d'Olonne ne pourra probablement pas être engagée en 1955. Par contre, ces travaux, qui concernent directement l'activité commerciale des Sables-d'Olonne, étant inscrits au plan quadriennal, nous aurons, au cours des prochains mois, l'occasion de nous en entretenir. Nous examinerons à quel moment l'exécution du plan de ce nouvel ouvrage pourra être entreprise.

Par conséquent, mes chers collègues, vous avez satisfaction pour Saint-Gilles-Croix-de-Vie. Quant aux Sables-d'Olonne, vous avez la certitude que votre demande est retenue et que, si elle n'est pas suivie d'effet en 1955, elle peut l'être parfaitement immédiatement après.

M. Lionel de Tinguy. Et l'emprunt de la caisse de la chambre de commerce ?

M. le ministre des travaux publics. L'emprunt sera facilité parallèlement à la préparation de la mise en route de l'ouvrage.

M. Lionel de Tinguy. L'emprunt pourrait aider à financer les travaux des Sables-d'Olonne.

Je voudrais avoir de vous l'assurance que vous avez donnée il y a quelques instants pour le port de la Pallice.

M. le ministre des travaux publics. Je ne vois aucun inconvénient à examiner le dossier d'emprunt avec la même bienveillance que pour le port de la Pallice. Soyez-en sûr.

M. Lionel de Tinguy. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. Charles Rousseau. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. Charles Rousseau. Monsieur le ministre, je voudrais rectifier votre propos: le problème commercial n'est pas seul en cause s'agissant des Sables-d'Olonne. Il ne faut pas s'y tromper.

Nos bateaux de pêche usant du bassin au moins autant, sinon plus, que les navires de commerce. Depuis qu'il n'y a plus de porte de bassin, en effet, nous ne recevons presque plus de navires de commerce et, ces jours derniers, pendant les tempêtes, nos bateaux de pêche qui étaient dans le port ont cassé leurs amarres et subi des avaries.

Le bateau qui assure le service de l'île d'Yeu et qui était à quai a cassé, lui aussi, ses amarres et a gîté du côté du port.

Ce que je veux établir, c'est que ce bassin n'est pas seulement un bassin de commerce, mais un bassin qui sert surtout aux bateaux de pêche qui vont s'y réfugier quand il fait mauvais temps.

Et c'est là qu'est l'erreur.

Nous ne demandons pas du tout de nouvelles constructions. Il y a dix ans que les Allemands ont démoli cette porte de bassin et rien n'a été fait depuis.

N'avons-nous pas le droit absolu de demander la réparation de dommages causés par l'ennemi ?

De surcroît, monsieur le ministre, la Vendée est un pays gros producteur de blé et la situation est la suivante: le bassin, tel qu'il est, ne peut guère recevoir que des bateaux de 600 à 700 tonnes, 800 tonnes au plus. Or, il n'y a pas de bateaux français de ce genre. Et quand nous demandons à affréter des bateaux étrangers, on nous le refuse. Ce n'est pas permis. Nous ne pouvons donc pas exporter de blé par le port des Sables-d'Olonne, exutoire cependant normal de la Vendée.

Voilà qui est excessif. Nous sommes obligés d'envoyer notre blé dans d'autres ports et cette concurrence forcée des autres ports concourt à la ruine définitive des Sables-d'Olonne.

La chambre de commerce s'est émue de cette situation et a offert d'émettre un emprunt pour que soient commencés sans délai les travaux, l'Etat ne faisant que garantir les annuités.

Nous ne demandons pas d'argent. Nous voulons seulement qu'on nous permette d'exécuter les travaux nécessaires en avalisant nos traites sur l'avenir. Nous sommes modestes.

M. le ministre des travaux publics. Je suis prêt, monsieur Rousseau, à examiner cette question des emprunts avec un préjugé très favorable.

M. Charles Rousseau. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics. M. Louvel nous a parlé de la nouvelle écluse de Caen-Ouistreham et il a fait allusion à une réunion qui s'est tenu récemment dans mon cabinet avec les autorités locales.

Ainsi qu'il le sait, la dépense minimum prévue s'élève à 1 milliard 800 millions, dont 800 millions à la charge de l'Etat. Mais comme il s'agit d'une opération qui ne figure pas au plan quadriennal, elle doit faire l'objet d'une étude économique sérieuse. Celle-ci a été prescrite et je donne à M. Louvel l'assurance que son intervention n'aura pas été inutile.

Je termine en répondant à M. Mazier qui a posé un problème d'ordre général, celui de l'équipement des petits ports.

Si l'on doit, dans une certaine mesure, favoriser la concentration des crédits, comme il l'a dit lui-même, en faveur de ports bien définis, il est nécessaire également de réserver une part importante aux petits ports et, sur ce point, notre collègue peut avoir l'assurance que c'est bien dans ce sens que la politique de mon département sera dirigée.

J'indique, en outre, à M. Mazier, qu'en 1955, et bien que ces travaux ne figurent pas au fascicule budgétaire — pour les raisons que j'ai exposées à MM. Ramonet et Gaborit — des opérations de dragage d'un montant de 15 millions de francs seront effectuées dans les ports du Légué et de Paimpol.

M. le président. La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Monsieur le ministre, votre intention de consacrer la masse essentielle des crédits à quatre ou cinq grands ports équivaut à une condamnation à mort, à plus ou moins brève échéance, d'un grand nombre de ports de commerce, avec ce que cela comporte de conséquences redoutables au point de vue économique et social.

Nous ne pouvons admettre que des régions maritimes au plus haut chef, comme la presqu'île bretonne, par exemple, soient sacrifiées à une politique d'aide à outrance à de grands intérêts capitalistes.

Vous avez eu à peine un regard pour le port de Brest, détruit pendant la guerre et laissé par les gouvernements successifs dans un abandon à peu près total, comme l'a montré hier M. Gabriel Paul.

Vous nous avez dit qu'un quai avait été construit en 1953. Mais, en 1954, il n'y a rien eu et vous nous avez annoncé seulement quelques menus travaux pour 1955. Vous vouez ce port à l'asphyxie ainsi que de nombreux autres, sans égard au développement de la petite et moyenne industrie des régions intéressées, sans égard aux dockers que vous condamnez au chômage.

Nous ne pouvons approuver une telle politique et c'est pourquoi, mes chers collègues, je vous demande d'adopter l'amendement déposé par M. Gabriel Paul. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Gaborit.

M. Roger Gaborit. Mes chers collègues, je répondrai très brièvement à M. le ministre.

L'affaire dont je l'ai saisi n'est, en effet, pas nouvelle.

J'ajoute que je n'ai pas eu l'intention de lui être désagréable. Ce n'était pas non plus mon propos lorsque, avant qu'il soit ministre, je posais des questions du même ordre aux membres de précédents gouvernements.

Il faut tout de même reconnaître qu'il est difficilement admissible, lorsqu'on défend les intérêts d'un grand port comme la Pallice, de n'enregistrer aucun effort financier en sa faveur.

Je note, monsieur le ministre, que vous consentez à inscrire au budget les crédits nécessaires à la réfection de l'ancien quai des pétroliers.

Vous m'avez dit, d'autre part, que vous ne voyiez aucun inconvénient à donner à la chambre de commerce de la Rochelle l'autorisation de lancer un emprunt de 500 millions de francs.

J'enregistre ces deux promesses.

Je voudrais que vous me disiez aussi que vous envisagez favorablement le principe de l'inscription, au plan d'équipement, de l'extension du port de la Pallice.

J'entends bien que l'administration centrale, peut-être la direction du plan, n'envisage pas favorablement cette opération. Mais c'est là une question de politique portuaire. Il s'agit de savoir si l'on va reviser la politique portuaire de la France et si, pour l'Atlantique en particulier, on veut avoir des ports dits « ports de vitesse », la Pallice étant un port de vitesse et un port en eaux profondes.

J'insiste tout particulièrement pour que vous me donniez votre accord de principe sur l'inscription au plan d'équipement de l'extension du port de la Pallice.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Mon cher collègue, si j'ai un préjugé favorable pour le port que vous défendez, il ne m'appartient pas aujourd'hui de vous dire que je prends la décision d'une pareille inscription.

Vous comprendrez qu'il faille mettre ou remettre à l'étude le problème, étant donné que tous les organismes compétents ont donné un avis défavorable, avis que le Gouvernement n'a pu que suivre.

Je vais donc demander que l'on reprenne entièrement l'étude du problème.

J'espère que cette réponse, qui comporte à la fois une preuve de ma bonne volonté et une chance d'aboutir, vous donnera satisfaction.

J'ai répondu par avance à M. Signor lorsque j'ai donné à M. Mazier, non seulement une indication de principe sur la politique générale qui est suivie en la matière, mais aussi des précisions sur les points qu'il a soulevés.

M. le président. La parole est à M. Jean Guitton.

M. Jean Guitton. Avant de retirer mon amendement concernant la pollution des eaux, je tiens, monsieur le ministre, à vous remercier de votre réponse.

Malgré tout, je dois dire que la conférence de Londres qui s'est tenue en mai dernier n'a pas satisfait les usagers, pas plus qu'elle ne m'a personnellement satisfait. En effet, elle prévoit la création de zones d'interdiction de dégazage à 50 milles au large des côtes bretonnes, alors que la zone de protection des côtes britanniques s'étendrait à 100 milles, soit le double.

Je demande, monsieur le ministre, que vos services suivent cette question de très près. J'espère d'ailleurs qu'elle sera traitée au cours de la conférence interministérielle qui doit se tenir prochainement. Ce problème est grave de conséquences, car la pêche et le tourisme en sont l'enjeu.

M. le ministre des travaux publics. C'est exact.

M. le président. Les amendements de M. Le Sénéchal, de M. Louvel, de MM. Gaborit et Ramonet, de M. Gabriel Paul et de M. Jean Guitton sont-ils maintenus ?

M. Marcel Darou. Nous retirons l'amendement n° 53 de M. Le Sénéchal.

M. René Pency. Nous retirons l'amendement n° 141 de M. Louvel.

M. Roger Gaborit. Nous retirons notre amendement n° 99.

M. le président. Les amendements n° 53 de M. Le Sénéchal, n° 141 de M. Louvel et n° 99 de MM. Gaborit et Ramonet sont retirés

M. Gabriel Paul maintient-il son amendement ?

M. Gabriel Paul. Je maintiens mon amendement, car la réponse de M. le ministre ne saurait nous satisfaire.

Notre amendement a un caractère non pas local, mais général. Nous demandons des crédits plus substantiels, afin, non seulement d'améliorer le fonctionnement des ports les plus rentables, mais aussi de permettre la rentabilité d'autres ports grâce à un meilleur équipement.

M. le ministre des travaux publics. Sous le bénéfice des précisions que j'ai ajoutées à ma déclaration de principe, je demande à l'Assemblée de repousser cet amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 147 de M. Gabriel Paul, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. Monsieur Guitton, retirez-vous votre amendement ?

M. Jean Guitton. J'ai annoncé, au cours de mon intervention, que je le retirais.

M. le président. L'amendement n° 152 de M. Jean Guitton est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 53-34, aux chiffres de 7.145 millions de francs pour l'autorisation de programme et de 4.907 millions de francs pour le crédit de payement.

(*Le chapitre 53-34, mis aux voix avec ces chiffres, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 53-36. — Ports de pêche. — Equipement :

« Autorisation de programme, 400 millions de francs ;

« Crédit de payement, 196.500.000 francs. »

M. Signor demande la disjonction de ce chapitre.

La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. L'an dernier, l'Assemblée nationale avait voté une réduction indicative pour protester contre la carence de l'Etat quant à l'aménagement des ports de pêche.

Avec raison, elle avait jugé très insuffisants les 300 millions de crédits de payement demandés par le gouvernement Laniel. Non seulement ces crédits ne permettaient pas de réaliser des projets vieux de plusieurs années et impatiemment attendus des marins-pêcheurs, mais — ce qui est plus grave — leur insuffisance provoqua l'arrêt complet de tranches de travaux en voie d'exécution dans plusieurs ports.

Le Gouvernement Mendès-France, lui, a fait mieux puisque le présent budget ne comporte que 196 millions de crédits de payement, soit plus de 100 millions de moins que l'an dernier. A raison d'un million de francs le mètre, on pourra construire, en 1955, 200 mètres de digues pour l'ensemble des ports de pêche français.

Monsieur le ministre, les belles paroles qu'à l'occasion vous prodiguez à nos pêcheurs ne suffisent pas. Ils préféreraient des marques plus concrètes d'intérêt, moins de phrases et de promesses et plus d'actes de sollicitude réelle.

Vos propositions, en ce qui concerne les ports de pêche, sont ridicules, et j'ai le devoir, au nom du groupe communiste, d'élever une protestation d'autant plus énergique que la récente tempête est venue souligner l'urgence des travaux dans plusieurs de ces ports.

En voici quelques exemples:

A Lesconil, où le môle de protection, démoli sur plus de 40 mètres par la tempête de décembre 1950, n'est pas encore restauré, la flottille de chalutiers a frisé la catastrophe le 27 novembre dernier. Voici ce qu'en dit le syndicat des marins dans une lettre adressée à l'administrateur du quartier:

« Il était exactement 17 heures 30 lorsque les chaînes tendues à travers le port ont cédé. Presque aussitôt, le chalutier *Amazone*, ne parvenant pas à se dégager, s'échouait sur les rochers situés à l'Est du mouillage des navires. Par ailleurs c'était la débandade; 10 à 12 navires n'avaient qu'une solution pour échapper à la destruction: foncer moteurs tous gaz, tout à terre. Quant aux autres, seule la marée descendante les sauvait d'une perte totale. Si cet événement s'était produit en pleine nuit, il est probable qu'il y aurait eu des accidents très graves à déplorer, et sans aucun doute, des dégâts inimaginables. »

A Douarnenez, la situation n'est pas meilleure en raison de la lenteur désespérante avec laquelle avance l'exécution de la quatrième tranche de travaux. Voici comment elle a été décrite par le correspondant local d'un quotidien de la région:

« Le 27 novembre, plusieurs bateaux avaient pris place face aux quais du Rosmeur, mais le ressac était tel qu'il fallut les retirer et les placer ailleurs. Ceux qui avaient été amarrés au vieux môle furent projetés de travers contre l'ouvrage.

« Quelques-uns de ceux qui se trouvaient au nouveau port durent être retirés d'urgence. Le danger était particulièrement grand pour ceux qui se trouvaient au Sud, c'est-à-dire aux environs de la nouvelle criée. »

Et le correspondant de conclure fort justement:

« Des travaux de grande importance sont nécessaires... C'est une question de vie ou de mort... et il est plus que temps de faire quelque chose en faveur des pêcheurs de Douarnenez. »

Je pourrais poursuivre cette énumération, citer le port d'Audierne pour lequel de longues et coûteuses études ont été effectuées dans les laboratoires du Chatou et de Grenoble et qui ont abouti à un projet sérieux d'aménagement qui n'attend plus que votre bon vouloir pour être réalisé.

Je pourrais citer des ports de pêche du Morbihan, tel celui de Lomener en Plœmeur où l'allongement de la digue est indispensable à la sécurité des navires mais que votre ministère refuse de prendre en charge; des ports de pêche vendéens qui ont d'ailleurs été cités au cours de la discussion, tels les Sables-d'Olonne, Port-Joinville; des ports charentais; des ports méditerranéens comme celui de Banyuls-sur-Mer, etc.

Monsieur le ministre, cette situation doit cesser. Le mécontentement gronde dans nos ports de pêche. Il est d'autant plus vif que, depuis de nombreuses années, dans la plupart de ces ports, les marins pêcheurs payent sous la forme d'une taxe de péage une très importante contribution à l'amélioration de l'équipement portuaire.

En 1953, pour les seuls ports de pêche finistériens, cette contribution s'est élevée à 138 millions de francs, charge énorme que les pêcheurs n'ont acceptée que sous la réserve formelle que la contribution de l'Etat fût de 90 p. 100 du montant total des travaux.

Ils constatent avec indignation que, depuis plusieurs années, l'Etat viole ses engagements et laisse presque intégralement à leur charge les quelques améliorations qui interviennent de ci de là.

Aussi ne soyez pas surpris, monsieur le ministre, si, un jour prochain, ils dénoncent la taxe de péage et refusent de la payer.

Le seul moyen d'éviter d'en arriver à cette extrémité est de disjoindre ce chapitre et de faire un effort qui ne soit pas une dérision et qui corresponde à celui, très lourd, consenti par nos pêcheurs.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je demande à l'Assemblée de repousser la demande de disjonction du chapitre 53-36 présentée par M. Signor.

A mon sens, ce ne serait pas le moyen d'apporter un remède aux difficultés, d'ailleurs réelles, signalées par M. Signor.

Pour Lesconil, je lui indique qu'en réalité la jetée est en cours de reconstruction. La dépense s'élève à 105 millions, sur lesquels l'Etat a pris à sa charge les 40 p. 100 qui lui incombaient, et les travaux se poursuivent.

Pour Douarnenez, la quatrième tranche de travaux, qui s'élève à 236 millions, est en cours d'achèvement. On prévoit une cinquième tranche de 150 millions et, d'une manière si effective, que nous en sommes, à l'heure actuelle, aux essais sur modèles réduits, ce qui prouve à quel point la situation de Douarnenez est suivie de près. D'ailleurs, ce port a reçu un demi-milliard au cours de ces dernières années.

Je ne peux pas laisser dire que l'Etat a violé ses engagements. Il s'est très exactement conformé aux promesses qui avaient été faites en accord avec les intéressés.

Sur un plan plus général, si les crédits de payement pour 1955 sont inférieurs à ceux de 1954, l'exécution des travaux n'en sera en rien ralentie, puisque je fais observer à M. Signor qu'à l'inverse, pour 1955, les autorisations de programme — et au point où nous en sommes, l'essentiel est de savoir si de nouveaux travaux pourront être engagés — ont été portées de 116 à 400 millions.

Dans ces conditions, je demande à l'Assemblée de repousser la demande de disjonction, ce qui sera à la fois plus efficace et plus juste.

M. le président. La parole est à M. Signor.

M. Alain Signor. Vous nous avez dit, monsieur le ministre, que, pour le port de Lesconil, le môle abri est en voie de restauration, que les travaux sont commencés.

Je vous fais observer que la jetée a été démolie en 1950. On a donc attendu quatre ans pour commencer ces travaux...

M. le ministre des travaux publics. Ce n'est pas la question.

M. Alain Signor. ...quatre ans pendant lesquels les bateaux de Lesconil ont été très mal abrités, constamment sous la menace du mauvais temps, alors que les marins pêcheurs n'ont cessé de payer la taxe de péage qui représente, je l'ai déjà dit, une très forte contribution.

Si les travaux avaient été exécutés à temps, à Lesconil comme à Douarnenez, l'effort aurait pu être reporté sur d'autres ports comme Audierne — à l'accès très difficile — qui s'ensable de plus en plus chaque année et pour lequel le projet est également prêt. Or, je ne pense pas que vous ayez prévu le financement de ce projet.

Quantité d'autres travaux sont à réaliser sur tout le littoral, aussi bien dans le Finistère que dans le Morbihan, la Vendée ou la Charente, sans parler des ports méditerranéens auxquels j'ai déjà fait allusion.

Très sincèrement, les 196 millions de crédits de payement que vous avez inscrits à votre budget, non plus que les 400 millions d'autorisations de programme, ne peuvent, à mon sens, couvrir — et il s'en faut de beaucoup — les besoins de nos flottilles de pêche.

C'est pourquoi je suis au regret de maintenir ma demande de disjonction, afin que vous puissiez prévoir pour l'an prochain une contribution plus importante — quelques centaines de millions — à l'effort réalisé cette année.

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur la disjonction du chapitre 53-36, demandée par M. Signor et repoussée par le Gouvernement.

(L'Assemblée, consultée, ne prononce pas la disjonction.)

M. le président. M. Le Sénéchal a déposé un amendement n° 55 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, l'autorisation de programme prévue au chapitre 53-36.

La parole est à M. Darou, pour défendre l'amendement.

M. Marcel Darou. M. Le Sénéchal, retenu ailleurs, m'a demandé de défendre son amendement.

Au chapitre 53-36, figure, dans les opérations nouvelles concernant le port de Boulogne, le prolongement du bassin Loubet, première tranche.

M. Le Sénéchal fait remarquer qu'il existe un projet d'aménagement du port qui consiste à obtenir la séparation totale de la partie réservée à la pêche de celle réservée au commerce.

La chambre de commerce de Boulogne va mobiliser toutes ses ressources pour cette réalisation qui doit d'ailleurs être subventionnée pendant une douzaine d'années à raison de 50 millions par an par le département du Pas-de-Calais et de 25 millions par les communes intéressées.

Il semble à M. Le Sénéchal que les travaux de première urgence doivent consister en l'aménagement du môle en eau profonde, pour permettre, d'une part, l'entrée des navires de 10.000 tonnes chargés en particulier du transport des ciments et des minerais, d'autre part, l'amorce de la séparation envisagée entre la pêche et le commerce.

L'amendement de M. Le Sénéchal a uniquement pour but de vous demander, monsieur le ministre, si vous envisagez favorablement le projet de la chambre de commerce de Boulogne et si vos services sont d'accord sur l'échéancier des travaux prévus dans ce projet ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. En réponse à la question posée par M. Darou et qui est, évidemment, très importante pour le port de Boulogne, j'indique que, pour le moment, nous en sommes à une étude technique, assez délicate d'ailleurs, et que des propositions doivent m'être prochainement soumises à ce sujet.

Bien entendu, je serai à la disposition de M. Le Sénéchal, ou de M. Darou lui-même d'ailleurs, s'il le désire, pour leur fournir, sur ces problèmes techniques, des éclaircissements supplémentaires.

M. Marcel Darou. Après les explications de M. le ministre, je retire l'amendement n° 55 de M. Le Sénéchal.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 53-36 aux chiffres de 400 millions de francs pour l'autorisation de programme et de 196 millions 500.000 francs pour le crédit de payement.

(Le chapitre 53-36, mis aux voix avec ces chiffres, est adopté.)

M. le président. « Chap. 53-38. — Etablissements de signalisation maritime :

« Autorisation de programme, 678 millions de francs ;

« Crédit de payement, 807 millions de francs. »

La parole est à M. Mazier, remplaçant M. Le Cozannet.

M. Antoine Mazier. Nous avons été très émus, monsieur le ministre, au cours de l'année dernière, par le fait qu'un certain nombre de feux entre la région de Cancale et celle de Brest ont été supprimés à la sortie de ces petits estuaires qui sont fréquentés par des barques de pêche et par des bateaux de plaisance.

Nous voudrions avoir l'assurance qu'en 1955 la même menace ne pèsera pas sur ces signalisations et que les crédits qui ont été inscrits au budget sont, cette fois, suffisants.

M. le président. M. Benard a déposé, au nom de la commission des finances, un amendement n° 76 tendant à réduire d'un million de francs l'autorisation de programme prévue au chapitre 53-38.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. L'amendement de la commission des finances a pour objet d'obtenir du Gouvernement des renseignements sur les projets de construction d'appareils de signalisation maritimes pour certaines régions côtières de l'Atlantique, notamment entre la Gironde et l'estuaire de la Loire.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. J'indique d'abord à M. Mazier, qui est intervenu pour le compte de M. Le Cozannet et pour son propre compte, que j'ai déjà eu l'occasion de répondre à cette question, en effet importante, qui a été posée par M. Guitton au cours du débat. Je lui indique simplement qu'à même question, même réponse et j'espère aussi, même note, puisque M. Guitton avait bien voulu retirer son amendement.

Je précise que les crédits pour 1955 ont été calculés de façon que de nouvelles menaces ne pèsent pas sur ces phares et points d'appui lumineux de la circulation maritime.

En ce qui concerne la question posée par M. le rapporteur spécial de la commission des finances, j'indique à M. Benard, après lui avoir donné cette réponse de principe qui doit le satisfaire au fond, que sur la côte de l'estuaire de la Loire à la Gironde — il semble que ce soit cette partie de la côte qui intéresse spécialement la commission des finances — le port de la Rochelle va bénéficier d'un feu, d'un signal sonore et d'une radio-balise qui seront installés sur la tourelle Richelieu afin de faciliter l'accès au port. D'autre part, une série de bouées seront mouillées entre cette tourelle Richelieu et le port de la Rochelle et à l'entrée de la Gironde un radar de surveillance sera installé à la Palmyre afin de guider les navires.

Je pense que ces précisions suffiront à dissiper les inquiétudes de la commission des finances.

M. le rapporteur. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 53-38 aux chiffres de 678 millions de francs pour l'autorisation de programme et de 807 millions de francs pour le crédit de payement.

(Le chapitre 53-38, mis aux voix avec ces chiffres, est adopté.)

5e partie. — Logement et urbanisme.

« Chap. 55-90. — Participations aux travaux d'urbanisme dans les villes sinistrées. »

« Crédit de payement (mémoire). — *(Adopté.)*

7e partie. — Equipements administratifs et divers.

« Chap. 57-50. — Institut géographique national. — Equipement :

« Autorisation de programme, 600 millions de francs ;

« Crédit de payement, 932 millions de francs. » — *(Adopté.)*

M. le président. « Chap. 57-90. — Services des travaux publics et des transports. — Équipement en immeubles pour les bureaux :

« Autorisation de programme, 350 millions de francs ;

« Crédit de payement, 258 millions de francs. »

M. Benard a déposé, au nom de la commission des finances, un amendement n° 77 tendant à réduire de 232.500.000 francs l'autorisation de programme prévue à ce chapitre.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. A ce chapitre sont inscrits les crédits destinés aux constructions ou aux agrandissements des bureaux des ponts et chaussées.

La commission des finances a cru devoir opérer la suppression d'autorisation de programme en vue du transfert de certaines opérations à d'autres budgets.

En effet, il existe des règles très strictes en matière de construction de bureaux à usage administratif, et la commission des finances s'est émue de voir que ces règles n'avaient pas été respectées dans certaines opérations intéressant Saint-Brieuc, Auch, Boulogne-sur-Mer, Toulouse et Carcassonne.

Cependant, la commission des finances ne veut pas empêcher l'administration de construire les locaux dont elle a besoin. Elle demande à M. le ministre des travaux publics de bien vouloir prendre l'engagement de suivre la procédure légale, c'est-à-dire de soumettre tous ces projets à la commission de contrôle des opérations immobilières. Sous réserve de cette promesse de M. le ministre, elle retirera ses demandes de suppression.

Elle souhaiterait cependant que, pour certaines constructions qui font partie d'un programme d'ensemble de regroupement des services administratifs, la procédure légale soit également suivie, c'est-à-dire que les crédits soient transférés, soit au ministère du logement et de la reconstruction, soit au ministère de l'éducation nationale, selon les cas.

Elle attire tout spécialement l'attention de l'Assemblée nationale sur la construction prévue à Boulogne-sur-Mer et désirerait obtenir à ce sujet toutes précisions utiles, estimant que le projet de regroupement des services douaniers et des services des ponts et chaussées du port devrait être réalisé afin de construire à moindres frais. Or, dans le projet qui nous est soumis, il semble qu'on s'oriente vers deux constructions séparées.

M. le président. La parole est à M. Mazier, contre l'amendement.

M. Antoine Mazier. Monsieur le ministre, je me suis fait inscrire contre l'amendement de la commission des finances qui demande la suppression de l'autorisation de programme prévue pour certaines opérations, notamment pour une opération intéressant Saint-Brieuc.

Le motif invoqué est, comme vient de le rappeler M. le rapporteur, l'insuffisance des études auxquelles ont donné lieu ces opérations.

J'ignore quel est l'état de l'ensemble des projets inscrits à ce chapitre, mais je puis affirmer que l'opération prévue pour Saint-Brieuc ne justifie nullement l'appréciation portée par la commission des finances.

Il s'agit, en effet, de construire des bureaux qui se révèlent indispensables en vue de la réalisation urgente, pour des raisons de sécurité, de la partie d'un plan d'urbanisme étudié et proposé depuis longtemps par la ville de Saint-Brieuc.

Il s'agit d'abattre un bâtiment qui gêne la circulation et où sont logés les anciens bureaux qu'il faut remplacer.

L'étude technique est achevée dans tous ses détails et, sur le plan local, toutes les règles de la procédure administrative ont été rigoureusement observées. Les avis favorables ont été obtenus du préfet, de la commission de contrôle des opérations immobilières, du maire de la ville, du directeur des domaines, du délégué du ministère de la reconstruction et du logement. M. le ministre des travaux publics lui-même avait retenu l'opération dans son projet de budget.

Tant que le budget n'était pas voté, les services locaux ne pouvaient rien faire de plus. Je veux espérer, par conséquent, que l'on ne retiendra pas l'argument d'une étude insuffisante.

Je demande donc le rétablissement du crédit, étant entendu évidemment que cette opération devra recevoir sur le plan national — sur ce point, je suis d'accord avec M. le rapporteur — l'approbation de la commission compétente.

J'espère que M. le ministre insistera avec moi pour obtenir le vote du crédit qu'il a lui-même prévu et je me réjouis que M. le rapporteur semble déjà décidé à renoncer à son amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. L'intervention de M. Mazier me dispense de parler de l'opération de Saint-Brieuc qui pose, en effet, un problème particulièrement difficile.

J'indique bien volontiers à M. le rapporteur que l'ensemble des opérations visées au chapitre en cause sera naturellement soumis à la commission de contrôle des opérations immobilières.

Je suis entièrement d'accord quant au transfert des crédits pour le compte du ministère de l'éducation nationale ou celui de la reconstruction, mais M. le rapporteur conviendra qu'il est indispensable, au préalable, d'inscrire un crédit qui ne peut figurer que dans le budget des travaux publics.

Dans ces conditions, je demande à M. le rapporteur de bien vouloir, comme il l'a laissé entendre, retirer son amendement.

M. le rapporteur. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 57-90, aux chiffres de 350 millions de francs pour l'autorisation de programme et de 258 millions de francs pour le crédit de payement.

(*Le chapitre 57-90, mis aux voix avec ces chiffres, est adopté.*)

« Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance:

« Crédit de payement, mémoire. » — (*Adopté.*)

8e partie. — Investissements hors de la métropole.

« Chap. 58-30. — Etablissements de signalisation maritime. — Equipement dans les territoires d'outre-mer:

« Autorisation de programme, 367 millions de francs;

« Crédit de payement, 410.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ÉTAT

A. — Subventions et participations.

3e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 63-90. — Subventions d'équipement pour travaux divers:

« Crédit de payement, 22.700.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Equipement administratif et divers.

« Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance:

« Crédit de payement, mémoire. » — (*Adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 73-41:

TITRE VII. — RÉPARATIONS DES DOMMAGES DE GUERRE

3e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 73-41. — Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général:

« Crédit de payement, 10.175 millions de francs. »

M. Fabre a déposé un amendement n° 138 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de payement du chapitre 73-41.

La parole est à M. Souquès, pour défendre cet amendement.

M. Pierre Souquès. M. Fabre, qui s'excuse de ne pouvoir assister au débat, m'a chargé de défendre son amendement.

Cet amendement a pour but d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la reconstruction de la gare de Castelnaudary détruite par les Allemands à la Libération et toujours en ruines.

Depuis plusieurs années, cette reconstruction est demandée sans succès, alors que le devis est arrêté depuis longtemps par les services techniques de la S. N. C. F. Mais la commission d'investissement fait chaque année « sauter » cette reconstruction de gare, sous prétexte qu'il faut d'abord reconstruire les installations de sécurité, argument juste, mais dont on a abusé, car on y recourt depuis maintenant près de dix ans, tandis qu'on voit par ailleurs la S. N. C. F. dépenser des millions pour faire des aménagements, utiles sans doute, mais moins urgents, et souvent d'ailleurs de caractère somptuaire, dans des gares en excellent état.

En particulier dans le département de l'Aude, des embellissements ont été faits aux gares de Carcassonne, à 30 kilomètres de Castelnaudary, et de Narbonne, alors qu'à Castelnaudary les employés et les voyageurs n'ont pour s'abriter que des baraques en bois complètement délabrées.

Cette anomalie qui choque la logique et le bon sens doit cesser. L'argument evoqué par la S. N. C. F., selon lequel il s'agit dans l'un et l'autre cas de dépenses pouvant être imputées à des chapitres différents, est spécieux. On pourrait éventuellement suggérer une solution analogue à celle envisagée par la commission des finances et que M. Benard a rappelée dans son rapport à la page 69 *in fine* au sujet de la reconstruction des routes et ponts, suggestion d'après laquelle on donnerait aux collectivités locales la possibilité d'emprunter avec la garantie de l'Etat et de bénéficier de subventions afin de reconstruire des ouvrages détruits.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Si M. Souquès n'y voit pas d'inconvénients, je préférerais répondre en une seule fois à toutes les questions se rapportant à la S. N. C. F.

M. Pierre Souquès. Je veux bien et je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 73-41, au chiffre de 10.175 millions de francs pour le crédit de payement.

(*Le chapitre 73-41, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 2 avec les chiffres résultant du vote de l'état B:

« Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, du logement et de la reconstruction, au titre des dépenses en capital du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme totale de 26.129.699.000 francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme totale de 22 milliards de francs.

« Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent:

« Au titre V: « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 15.931.999.000 francs pour les crédits de payement et de 22 milliards de francs pour les autorisations de programme;

« Au titre VI: « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 22.700.000 francs pour les crédits de payement;

« Et au titre VII: « Réparations des dommages de guerre » à concurrence de 10.175 millions de francs pour les crédits de payement,

« conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 3.*]

M. le président. « Art. 3. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, du logement et de la reconstruction, au titre des dépenses effectuées sur ressources affectées du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955, un crédit de 20.900 millions de francs et une autorisation de programme de 23 milliards de francs.

« Ce crédit et cette autorisation de programme s'appliquent au chapitre 85-21 « Fonds spécial d'investissement routier (réseau national) » du titre VIII: « Dépenses effectuées sur ressources affectées. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Louis Sibué, *rapporteur pour avis.* Cet article concerne le fonds routier. Peut-être serait-il bon que la commission des finances fît connaître sa position.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Il est inutile de revenir sur la discussion qui s'est instaurée dans cette enceinte au sujet du fonds d'investissement routier lors du dépôt des motions préjudicielles.

La commission des finances a fait savoir qu'elle demanderait le renvoi des chapitres relatifs au fonds spécial d'investissement routier aux comptes spéciaux du Trésor.

Par ce renvoi, la commission désire marquer sa volonté de voir le fonds spécial d'investissement routier retrouver ses caractéristiques initiales, telles qu'elles sont prévues par la loi.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Chaque année, la commission des moyens de communication proteste contre le fait que la dotation du fonds special d'investissement routier est réduite de 18 à 10 p. 100 du produit des taxes perçues sur les carburants routiers.

Si la proposition de la commission des finances est acceptée, la discussion sur la dotation du fonds routier, l'utilisation des crédits et l'établissement des programmes, pourra être reportée à la discussion sur les comptes spéciaux. Sinon je préciserai d'une façon détaillée la position de la commission des moyens de communication.

M. le président. La parole est à M. Hénault.

M. Pierre Hénault. Avant de soutenir l'amendement que j'ai déposé sur ce chapitre, j'aimerais connaître le point de vue de la commission des finances, car mon amendement a pour objet d'essayer de régler la question immédiatement, c'est-à-dire de rétablir les ressources du fonds d'investissement routier telles que les avaient prévues les lois qui l'ont créé.

Si ce rétablissement est accepté par le Gouvernement, je retirerai mon amendement.

M. le président. Monsieur Hénault, nous n'en sommes pas encore aux amendements. Vous étiez inscrit sur l'article.

La parole est à M. Gaston Palewski.

M. Gaston Palewski. Mesdames, messieurs, nous avons déjà abordé, au cours de la discussion, le grave problème qui se pose pour l'agglomération parisienne: celui des accès.

Nous avons constaté que si Paris avait une grande sortie vers l'Ouest, l'autoroute de l'Ouest, que si elle allait avoir bientôt deux grandes routes pour desservir le Sud et le Nord, l'autoroute du Nord et l'autoroute du Sud, la question de l'Est restait ouverte.

Or il s'agit là d'une région d'un intérêt essentiel. Les Français ont découvert, à l'occasion du dernier recensement, que les nombreux départements de l'Est, malgré les destructions de la guerre, faisaient preuve d'une vitalité incroyable, que des villes entières avaient dû être construites afin de loger la population de certains complexes industriels, en Moselle par exemple. Sur le plan économique, le bassin de Lorraine recèle la moitié de nos ressources nationales en charbon et les cinq septièmes en fer. Quant à nos usines sidérurgiques de Meurthe-et-Moselle elles entrent pour 40 p. 100 dans notre production nationale.

Dans ces conditions, ceux qui ont la charge d'entretenir les voies de communication doivent comprendre que les voies actuelles ne peuvent plus répondre à un trafic que s'accroît tous les jours. Il faut prévoir la construction d'une autoroute capable de faire face au trafic routier qui se développe entre l'Est et la capitale.

Ce trafic n'est d'ailleurs pas uniquement le fait de nos nationaux. Nos routes voient également le passage de nombreux convois routiers en provenance de la Sarre et de l'Allemagne. Ces pays ont développé encore plus que nous le transport par gros camions-remorques pouvant atteindre 30 tonnes. C'est ainsi, notamment, que le ravitaillement de la Sarre est assuré à partir de Paris, par le moyen de ces gros camions-remorques.

Ce trafic routier qui converge vers Paris ne tardera pas, si l'on n'y prend garde, à créer un irrémédiable embouteillage aux portes de l'Est de la capitale; ceci est notamment le cas pour la porte de Pantin, où se trouve la grande gare routière de l'agglomération parisienne.

Monsieur le ministre, gouverner, c'est résoudre les problèmes avant qu'ils n'imposent eux-mêmes leur solution. Ayant le sentiment du présent, vous devez avoir aussi celui de l'avenir. C'est pourquoi j'ai confiance que votre action, en ce qui concerne l'autoroute de l'Est, se manifestera avant que ne soit créé aux abords Nord et Nord-Est de la capitale un engorgement catastrophique et qui, ayant pu être évité, ne pourrait être toléré.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je me permets d'inviter nos collègues à ne pas aborder les points particuliers relatifs à l'emploi du fonds routier avant que l'Assemblée se soit prononcée sur la proposition qui lui est faite par la commission des finances.

En effet, un grand nombre de collègues ont des observations à présenter d'abord sur le fait qu'il faut rétablir la dotation du fonds routier, ensuite sur les travaux à effectuer dans telle ou telle région et qui se justifient. J'aurai moi-même des observations à présenter au nom de la commission des moyens de communication.

Si le chapitre est renvoyé aux comptes spéciaux, cette discussion recommencera et nous aurons perdu un temps précieux.

Il serait donc logique d'appeler l'Assemblée à se prononcer d'abord sur les propositions de la commission des finances.

M. Marcel Noël. La discussion est commencée.

M. le président. Avant d'appeler l'Assemblée à se prononcer sur la proposition de la commission des finances, il faut que les orateurs inscrits ou les auteurs des demandes de disjonction dont je suis saisi acceptent de renoncer à la parole.

M. le ministre des travaux publics. Le Gouvernement s'en rapporte à la décision de l'Assemblée.

M. René Regaudie, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Il semble que tout le monde est d'accord. L'Assemblée pourrait donc se prononcer tout de suite sur la proposition de la commission.

M. Marcel Noël. Je ne suis pas d'accord du tout.

M. Adrien Mabrut. La discussion est commencée, poursuivons la.

M. le président. Dans ces conditions, je donne la parole à l'orateur suivant, M. Nénon.

M. Jean Nénon. La discussion étant commencée, je crois nécessaire de prendre la parole, d'autant plus que c'est sur la contexture et sur les justifications du chapitre 85-21 que je veux intervenir.

Les réalisations nouvelles prévues sur le réseau routier national figurent, dans le budget de 1955, pour un volume de crédits de 20.900 millions et intéressent des ensembles cohérents certes, puisqu'elles visent à des aménagements sur de grands itinéraires et à des dégagements autour de Paris et autour de grands centres. Bien qu'insuffisantes encore, on ne peut qu'y souscrire avec satisfaction.

Mais, à côté des itinéraires principaux, à côté des centres urbains importants, il existe un réseau national secondaire qu'il ne faudrait pas cependant négliger, en raison des points dangereux qui le jalonnent, d'une part, et des centres qu'il dessert, d'autre part.

Je ne citerai que quelques exemples que vous connaissez bien, monsieur le ministre, puisqu'ils intéressent la région du Sud-Ouest en général et la desserte de Bordeaux en particulier: la route nationale 113 Bordeaux-Toulouse, la route nationale 111 Tonneins-Millau, la route nationale 710 Fumel-Périgueux, qui se caractérisent, en certains endroits, par des passages étroits et un si mauvais état des chaussées que de nombreux et graves accidents sont à déplorer et que la circulation y est de plus en plus difficile.

Aucune rectification d'itinéraire n'est encore réalisée sur la route nationale 113 en Lot-et-Garonne, dans la traversée très difficile de quelques agglomérations: Port-Sainte-Marie ou Aiguillon, par exemple.

Rien non plus sur la route nationale 111, entre Villeneuve-sur-Lot et la limite territoriale des départements du Lot et de Lot-et-Garonne, où le profil en travers, sur une dizaine de kilomètres, est des plus défectueux.

Rien enfin sur la route nationale 710, dont il ne faut ni méconnaître l'importance du trafic ni, en conséquence, l'urgente nécessité des rectifications et des aménagements à entreprendre dans de brefs délais.

Ces quelques exemples, pour être particuliers, illustrent sans aucun doute un état de fait général caractéristique de l'ensemble du réseau routier national. Ce sont donc des crédits très importants qu'il faudrait inscrire au chapitre 85-21 concernant le fonds spécial d'investissement routier.

Or, l'exposé des motifs, sur le point précis qui fait l'objet de mon propos, indique simplement: « Suppression, par des opérations peu coûteuses, de nombreux points singuliers dangereux sur l'ensemble du réseau des routes nationales ».

L'expression « opérations peu coûteuses » laisse entendre que peu de chose sera fait dans ce domaine. Je le regrette profondément et je regrette que les crédits affectés à ce chapitre soient si faibles et que leur insuffisance soit une des conséquences de la non-application de la loi du 30 décembre 1951 instituant le fonds spécial d'investissement routier et prévoyant un prélèvement de 18 p. 100 sur le produit des droits intérieurs sur les carburants routiers.

C'est pourquoi, afin d'obtenir que soit appliquée cette loi du 30 décembre 1951 et que soient plus importants les crédits affectés au fonds d'investissement routier, je me rallie, ainsi que mes collègues du groupe socialiste, à la proposition présentée par M. le rapporteur et la commission des finances.

M. le président. La parole est à M. Mabrut.

M. Adrien Mabrut. Mesdames, messieurs, mon intervention a un triple objet.

En premier lieu, en demandant la disjonction de cet article avec MM. les rapporteurs de la commission des finances et de la commission des moyens de communication et du tourisme, le groupe socialiste entend marquer sa volonté expresse, formelle et pressante de voir rétablir, en faveur du fonds spécial d'investissement routier, la part fixée par la loi du 30 décem-

bre 1951, c'est-à-dire le cinquième du produit des droits intérieurs sur les carburants routiers: 18 p. 100 pour les routes nationales, 2 p. 100 pour les voies départementales, 2 p. 100 pour les chemins vicinaux sur décision ultérieure.

A l'occasion de deux débats devant l'Assemblée nationale et ensuite devant le Conseil de la République, M. le ministre des travaux publics reconnaissait lui-même l'insuffisance des crédits ramenés à 10 p. 100 du produit des droits intérieurs sur les carburants au lieu de 18 p. 100 en faveur des routes nationales.

A un sénateur qui lui rappelait la circulaire du 25 janvier 1954 de son prédécesseur, M. le ministre s'exprimait ainsi: « Les crédits inscrits au budget de 1954 pour l'entretien des routes nationales étaient inférieurs de 10 p. 100 environ à ceux de 1953 ».

Malgré les réserves de l'Assemblée nationale lors de la discussion du budget de 1954 et les réticences du Conseil de la République, alors que le ministre en fonctions reconnaissait volontiers avec les rapporteurs des commissions que le crédit était inférieur de moitié aux nécessités courantes, les directives de la circulaire de janvier étaient néanmoins impératives et s'exprimaient ainsi: « Assurer en priorité le maintien en bon état d'entretien des grands itinéraires et des routes supportant une circulation importante et ne pas maintenir au programme l'entretien de routes moins importantes ».

C'était, par là-même, différer l'entretien reconnu indispensable par l'administration. C'était ahurissant et vous l'avez bien compris, monsieur le ministre. Voici quel fut votre langage:

« Le rôle du ministre des travaux publics est, en effet, d'essayer en tout premier lieu de récupérer des crédits qui, à l'origine, n'ont été créés par une taxe supplémentaire sur le carburant que pour ce qu'on appelle, en termes financiers, un usage spécialisé. A cet égard, je pense qu'il serait bon que des ministres responsables fissent preuve d'une sorte d'entêtement, d'obstination financière, car il n'y a pas de raison valable, étant donné que des crédits ont été engagés par la volonté du Parlement pour un certain objet, qu'ils soient détournés de cet objet.

« J'espère que je n'aurai pas, si la discontinuité ministérielle et gouvernementale ne me met pas en dehors de ce débat, d'ici à quelques semaines ou à quelques mois tout au plus, à me faire rappeler ce principe. »

Ceci se passait le 10 août 1954, et vous terminiez:

« L'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont manifesté clairement la volonté de voir les crédits d'entretien et d'investissements rétablis ou établis à des niveaux convenables.

« J'espère que les efforts de l'homme de bonne volonté qui est devant vous ne seront pas stériles et que, par conséquent, nous n'aurons pas dans l'avenir à revenir, dans un pareil débat, sur un pareil ton, sur un pareil sujet. »

Nous sommes bien dans l'obligation de revenir aujourd'hui sur ce débat, puisque votre réponse est la présentation d'un budget comportant sensiblement les mêmes crédits. Je veux bien croire que vous êtes dans les mêmes dispositions que le 10 août 1954 et que, par conséquent, vous ferez pression sur le Gouvernement pour que soient réparées l'injustice et la carence des gouvernements précédents. Tel est le sens de la demande de disjonction.

En second lieu, je rappelle que le fonds d'investissement routier avait prévu un programme ne comprenant pas certains grands itinéraires qui seraient cependant absolument nécessaires. C'est fort regrettable.

Ce programme a été arrêté en dehors du Parlement, ce qui est aussi fâcheux et l'Assemblée nationale n'est toujours pas tenue au courant.

Nous avons bien, au fonds routier, des parlementaires; deux de nos collègues font partie de son comité de gestion, mais le Parlement n'intervient pas dans la fixation des itinéraires qui doivent être retenus et financés par le fonds routier, de sorte que nous sommes tenus à l'écart. C'est ainsi que nous sommes dans l'obligation de constater que de grandes régions sont complètement méconnues par le fonds routier.

Quand je dis « grandes régions » où des itinéraires nationaux sont nécessaires, je parle, en ce qui me concerne, du centre de la France. Il est évident que les grands itinéraires Paris-Midi par le centre de la France — Paris-Clermont-Ferrand-Perpignan avec une bretelle Vichy-Thiers-le Puy et le Midi — sont indispensables au même titre que trois ou quatre autres itinéraires nationaux qui ont été retenus, d'autant plus que, par la suite, d'autres routes nationales ont été ajoutées.

Dans des régions riches en villes d'eau, où un effort incessant doit être fait justement pour concurrencer les stations thermales étrangères, ce n'est pas le moment, alors que l'on supprime ou que l'on risque de supprimer certaines voies de chemin de fer dans des régions de montagne — ce contre quoi nous protestons — d'éliminer des programmes, des itinéraires, extrêmement importants à travers le centre de la France, à travers l'Auvergne aux richesses touristiques incomparables.

Par ailleurs, l'administration du fonds spécial d'investissement routier a négligé tous les itinéraires transversaux, telle la route nationale Brive-Clermont et Limoges-Clermont, Thiers-Lyon, alors qu'un effort en leur faveur est indispensable.

Il faut que le Parlement soit tenu au courant de ces projets de programmes. Il est regrettable que le plan de quatre ans de modernisation n'en fasse point état. Aussi demanderons-nous, et je pense que vous serez d'accord avec nous sur ce point, que ces itinéraires soient compris dans les programmes à réaliser et inscrits au plan quadriennal de modernisation qui sera soumis prochainement au Parlement.

Si on laisse au fonds routier le soin de déterminer seul ces itinéraires, le Parlement n'est pas appelé à en connaître, et ne sont retenus au moins en urgence que les itinéraires accédant à des régions qui, favorisées par une nature prodigue, ont un besoin moins pressant de routes touristiques, en dehors des routes nationales d'accès, que les autres. C'est le cas de la Côte-d'Azur, dont j'admire ses villes, ses paysages, ses panoramas, ses plages, mais où la nature fut assez clémente pour suffire à ses besoins d'attraits d'une clientèle chaque jour plus nombreuse.

Des itinéraires nouveaux, dans de telles régions, sont sans doute nécessaires mais non indispensables dans l'immédiat, tandis que dans d'autres régions ils sont d'un intérêt vital et d'actualité brûlante.

Je vous demande instamment, monsieur le ministre, de bien vouloir faire comprendre ce point de vue au Gouvernement et d'insister pour que les programmes compris au fonds routier soient insérés au plan de modernisation de quatre ans qui sera soumis sous peu au Parlement.

Le Parlement doit avoir son mot à dire et je demande à nos deux collègues qui représentent l'Assemblée au comité de gestion du fonds routier de la tenir exactement au courant du rôle qu'ils y jouent et surtout des programmes susceptibles d'être retenus afin que nous puissions nous-mêmes en discuter avant décision.

Dans une troisième partie, je désire poser une question concernant les nombreux départements de montagne, où se pose le problème des dépenses pour le désenneigement.

Ces dépenses devraient être supportées par le budget sur le plan national, pour une raison très simple. Il s'agit de quelques départements seulement et cette charge que n'ont pas les autres est trop lourde pour leur propre budget. Ces dépenses devraient donc être supportées par le budget général et non par les budgets des départements.

Je pense que ces considérations seront retenues par M. le ministre des travaux publics et du tourisme. Je connais son état d'esprit favorable au tourisme et je suis persuadé qu'il fera effort pour que les représentants de ces régions de montagne et de tourisme aient la possibilité de défendre en toute connaissance de cause les intérêts à la fois régionaux et nationaux de ceux qui nous font confiance. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. Je tiens à intervenir sur ce chapitre précisément parce que je suis un des membres du Parlement désigné par la commission des moyens de communication et du tourisme pour le représenter au sein de la commission de gestion du fonds d'investissement routier.

Je vais exposer d'abord quelques généralités, puis je me permettrai de donner mon sentiment à M. Mabrut qui vient de mettre en cause les représentants du Parlement et je pense ne pas être contredit par la commission à propos du point de vue que je vais exprimer.

Aux termes mêmes de la loi qui a institué le fonds spécial d'investissement routier, son financement devait être assuré par un pourcentage de 22 p. 100 sur le produit des taxes intérieures sur les carburants. Or, dès la première année, c'est-à-dire en 1952, la taxe sur les carburants produisit 153 milliards et le fonds routier, qui aurait dû recevoir 34 milliards n'en perçut en réalité que 12 milliards et demi; en 1953 la même taxe produisit 180 milliards, mais il ne fut alloué effectivement au fonds routier que 18 milliards 650 millions, alors qu'il aurait dû percevoir 40 milliards. Et pour cette année il ne touchera que 25 milliards alors qu'il devrait en être crédité de 46, le produit de la taxe étant estimé à 210 milliards.

J'ai d'ailleurs, avec quelques collègues de la commission des moyens de communication, appartenant à différents groupes, déposé voici quelques temps une proposition de loi tendant à rendre ses disponibilités premières au fonds d'investissement routier.

Aucune amélioration cependant n'est prévue pour l'année prochaine, sinon que le produit de la nouvelle taxe sur les carburants augmentera selon toute vraisemblance, ce qui permettra

d'améliorer de quelques milliards l'attribution du fonds routier; le Gouvernement ayant accepté, d'après ce que vous nous avez dit l'autre jour, monsieur le ministre, d'abandonner à son profit la moitié des recettes escomptées.

Mais cela n'est pas une solution heureuse. Une loi a été votée. Elle doit être appliquée. Pourquoi ne le fait-on pas ?

J'ai été amené dans ce budget, à l'occasion de la discussion d'un précédent chapitre, à souligner le mauvais état de nos routes. Mais cela n'est qu'une partie de la vérité. Notre réseau routier est nettement insuffisant. Il ne peut absolument plus faire face à la situation créée par l'accroissement constant du parc automobile qui atteint le chiffre d'environ 3.500.000 véhicules. En raison du manque de crédits car c'est là la triste vérité, le capital que représentent nos routes, évalué à 7.000 milliards, risque d'être irrémédiablement compromis si aucune amélioration ne lui est immédiatement apportée.

Pour répondre à ce que disait M. Mabrut, je dirai qu'il apparait effectivement que le Parlement n'est pas tenu au courant de ce qui se passe au fonds routier.

La commission des moyens de communication et du tourisme m'a désigné pour assister aux réunions de la commission de gestion du fonds routier qui ont lieu deux ou trois fois par an. Je suis dans l'obligation de dire, sans faire d'ailleurs aucune critique malveillante, qu'il ne m'était pas possible de donner autrement qu'*a posteriori* à la commission qui m'avait mandaté les renseignements qu'elle attendait.

Lorsque nous sommes convoqués à la commission de gestion du fonds routier, nous nous trouvons devant une liste de travaux préparée à l'avance par l'administration et nous n'avons pas la possibilité d'apporter les observations que nous aurions pu présenter le cas échéant, au nom de nos collègues.

Il serait souhaitable, pour que nous puissions agir dans le sens des propositions de M. Mabrut, que l'administration puisse nous communiquer, avant les réunions de la commission de gestion du fonds routier, au moins les grandes lignes du programme de discussion et la liste des travaux.

Ainsi nous pourrions au préalable, avec nos collègues de la commission des moyens de communication, nous mettre d'accord sur les observations à présenter, tandis que dans l'état actuel des choses nous nous trouvons en présence d'un travail fait par l'administration dont on ne peut dire *a priori* les motifs qui obligent à laisser de côté tel ou tel projet, de sorte qu'il n'est guère possible au représentant de votre commission des moyens de communication de préparer ses observations. Je vous suggère donc, monsieur le ministre, d'informer à l'avance la commission de l'Assemblée de l'ordre du jour des travaux de la commission de gestion du fonds routier, en faisant connaître par avance à nos collègues les grandes lignes des intentions de votre administration et de vous-même.

En terminant, je déclare que nous voterons la proposition de la commission des finances.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Louis Sibué, *rapporteur pour avis.* Mes chers collègues, j'avais demandé tout à l'heure que la discussion fût reportée. Puisqu'elle est engagée je dois, en quelques mots, apporter le point de vue de la commission des moyens de communication qui est d'accord pour protester contre une amputation que nous estimons contraire à l'esprit du législateur lorsqu'il a créé le fonds d'investissement routier.

Je sais bien que cette amputation a été acceptée par l'Assemblée depuis trois ans, mais elle a toujours donné à cette acceptation un caractère provisoire pour permettre peut-être de résoudre certaines difficultés financières.

M. Jean Durroux. Ce n'était pas une acceptation, mais une résignation.

M. le rapporteur pour avis. Il semble bien que, à l'heure actuelle, le ministère des finances considère que ces ressources ne sont plus des ressources affectées mais de véritables ressources fiscales.

Or, rappelez-vous les conditions dans lesquelles a été créé le fonds d'investissement routier. C'est à la suite d'une demande d'abrogation d'un décret pris le 20 octobre 1951 et augmentant considérablement les droits intérieurs sur les carburants que l'Assemblée s'est ralliée à une augmentation intermédiaire, entre zéro et le chiffre indiqué par le décret, à condition qu'en contrepartie soit créé ce fonds d'investissement routier qui était demandé depuis de longues années et dont le but essentiel était justement d'éviter l'annualisation des crédits d'investissement sur les routes, donc de disposer de ressources continues qu'on pouvait prévoir de nombreuses années à l'avance et permettant d'établir un plan avec tous les avantages que comportent des prévisions de réalisations établies pour quatre ou cinq ans tant sur le plan technique que sur le plan financier.

Monsieur le ministre, soyez bien certain que l'Assemblée n'acceptera pas cette année le maintien de cette amputation de 8 p. 100 sur le fonds routier national. (*Très bien! très bien.*)

Elle ne pourra pas l'accepter puisque des discussions ont eu lieu au Conseil de la République, comme le rappelait tout à l'heure notre collègue Mabrut, que vous-même vous avez — et c'est normal — regretté ces amputations et que, par conséquent, ne serait-ce que pour vous êtes agréable, l'Assemblée suivra vos suggestions.

Que la question soit soulevée aujourd'hui ou dans la discussion sur les comptes spéciaux du Trésor, nous réclamerons d'une façon absolument certaine et sans reculer d'un pouce, le rétablissement de la dotation initiale du fonds routier.

M. Joseph Delachenal. Très bien!

M. Louis Sibué, *rapporteur pour avis.* Je dois également indiquer que, comme rapporteur de la commission des moyens de communication et du tourisme, j'ai reçu des doléances de très nombreux collègues qui regrettent que l'établissement des programmes se fasse un peu trop en vase clos et qu'aucune réalisation ne soit obtenue dans certaines régions.

Je sais très bien qu'il n'a pas été possible d'appliquer le plan quadriennal établi en 1952 par le comité de gestion, puisqu'on a réduit de plusieurs dizaines de milliards de francs les ressources du fonds routier. On s'apprête encore à les réduire pour 1955 d'un peu plus de 20 milliards.

Que s'est-il produit ? On a choisi, parmi les travaux inscrits au plan quadriennal, ceux qui étaient estimés les plus urgents et les autres ont été abandonnés. C'est ainsi qu'on a laissé de côté d'une façon systématique les routes touristiques.

Or, mes chers collègues, je vous demande de réfléchir : Quels sont les véhicules qui payent le plus de taxes et qui, par conséquent, alimentent le plus le fonds routier ? Ce ne sont pas les poids lourds; ce sont les voitures de tourisme, dans la proportion, à tonnage égal, de 1 à 10.

Vous savez en effet qu'une voiture consommant quinze litres d'essence paye autant qu'un camion consommant trente litres de gas oil. Vous n'avez qu'à faire la différence pour un tonnage égal.

Il est donc illogique de laisser de côté les itinéraires touristiques, d'autant plus, monsieur le ministre, que vous êtes aussi ministre du tourisme. Vous savez l'importance que prend le tourisme automobile, aussi bien pour les Français que pour les étrangers qui viennent visiter la France.

Je m'associe, au nom de la commission, à la protestation qu'élevait tout à l'heure M. Mabrut. Il serait même désirable, pour plus de sûreté dans l'attribution des crédits, que soit instituée, à l'intérieur du fonds routier, une tranche touristique, et également une tranche urbaine, pour permettre la réalisation de certains travaux que les villes ne peuvent entreprendre par leurs propres moyens.

M. Gaston Palewski. Très bien!

M. le rapporteur pour avis. Telles sont les observations que je voulais présenter.

J'espère que cette discussion, qui s'est instaurée avant que l'Assemblée prenne une décision sur la proposition de la commission des finances, ne recommencera pas avec autant d'abondance, si la question du fonds routier est reprise lors de la discussion des comptes spéciaux. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Mesdames, messieurs, au début du siècle, notre réseau routier était réputé comme le premier du monde, non seulement par sa densité, mais aussi par sa qualité et son adaptation aux besoins du trafic.

Les responsables de l'époque avaient compris qu'un réseau routier développé permettrait d'accroître l'activité et la richesse du pays.

Ainsi, dans un temps moins évolué que le nôtre en matière de déplacements, le plein épanouissement de la route et du rail était admis, encouragé. L'un et l'autre se complétaient pour le plus grand bien de tous et dans l'intérêt commun.

Si l'on se réfère à l'œuvre réalisée, il est sûr que chacun y trouvait son compte, et, sans aucun doute, c'est là une des raisons pour lesquelles l'économie française était l'une des plus florissantes du monde.

Lorsque vint l'automobile, alors que d'autres pays étaient dans l'obligation de créer un réseau routier, chez nous il existait. Il demandait seulement à être amélioré, adapté aux circonstances nouvelles, au trafic nouveau, enfin à être modernisé.

Sur nos routes, de la plus grande à la plus petite, bicyclettes, scooters, motocyclettes, automobiles, autocars, camions ont créé un trafic d'une intensité considérable.

L'automobile, grâce à notre réseau routier, a accéléré les échanges, a procuré de nouvelles possibilités de travail, créé

des conditions de vie nouvelles, relié nos campagnes, sorti le village le plus petit, le plus reculé, de son isolement, de sa solitude.

Mais cette circulation créait automatiquement des exigences sérieuses de modernisation et d'entretien, donc exigeait des apports financiers très importants.

C'est ici que se situe le drame de nos routes.

Alors que cette circulation accrue procurait à l'aide de taxes diverses des revenus considérables à l'Etat, celui-ci ne fournissait pas l'effort compensateur que chaque utilisateur était en droit d'attendre en raison même de sa contribution fiscale.

Le manque de crédits n'a pas permis d'accomplir même les travaux jugés indispensables.

En présence de cette situation, des personnalités, des groupements, des collectivités, des spécialistes, des journalistes dénoncent la carence de l'Etat.

Ils dénoncent avec nous ce lourd tribut de morts, de blessés, d'accidents matériels et l'insécurité permanente de nos routes, les pertes de temps, la consommation inutile de carburant, de matériel et l'éloignement regrettable des touristes étrangers.

Ils en dénoncent avec nous les causes principales: routes trop étroites, tournants pas assez redressés, dégagés ou relevés, signalisation insuffisante, saignées d'accotements trop profondes ou aux arbres trop en bordure, deux causes de tant d'accidents mortels, enfin, manque ou mauvais entretien critique des chaussées détériorées.

Certes, le monde entier nous envie, paraît-il, notre corps d'ingénieurs des travaux publics et nos techniciens de la route.

Mais que peuvent faire nos spécialistes qualifiés s'ils n'ont pas les crédits nécessaires, sinon poser des pancartes signalant aux automobilistes les routes où il faut ralentir ou même qu'il faut éviter ?

C'est dans cet esprit que la majorité du Parlement, en présence de crédits d'amélioration et d'entretien insuffisants, a admis la naissance du fonds d'investissement routier.

Les parlementaires ayant voté les lois du 31 décembre 1951 et du 3 janvier 1952 instituant de nouvelles taxes, pensaient, de bonne foi sans doute, avoir trouvé les fonds nécessaires à la modernisation des routes.

Les usagers de la route croyaient eux aussi participer de leurs deniers à l'amélioration de notre réseau et à leur propre sécurité.

Mais une fois encore le Gouvernement n'a pas tenu parole. Si extraordinaire que cela puisse paraître, les promesses faites, les engagements donnés, pour en obtenir le vote, semble-t-il, ne furent pas tenus.

Le fonds routier aurait dû recevoir en 1952, 33 milliards. Il a reçu 12 milliards. En 1953, il devait recevoir 37 milliards, il en a reçu 18. En 1954, il devait recevoir 44 milliards, il en a reçu 22.

Ainsi, en trois années, le fonds routier a reçu un peu moins de la moitié de la maigre part lui revenant.

Mais les usagers, eux, ont payé la totalité de la surtaxe que le Parlement avait votée.

Indiscutablement, cela est une véritable escroquerie à l'égard des usagers, du pays et du Parlement.

J'arrête là mon trop court réquisitoire, et j'indique pour terminer que nous nous rallierons à la demande formulée par la commission des finances et par la commission des moyens de communication. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Peytel.

M. Michel Peytel. Mes chers collègues, je n'avais pas l'intention de prendre la parole ce matin, puisqu'il semble que l'unanimité de l'Assemblée accepte de renvoyer la discussion au fond sur les comptes spéciaux du Trésor, mais étant donné que tous les groupes ont fait connaître leur point de vue, je voudrais en quelques mots exposer celui des républicains sociaux.

M. le rapporteur de la commission des moyens de communication a eu raison de rappeler les origines du fonds routier, car c'est là que réside le malentendu qui oppose le Gouvernement et l'Assemblée.

Pour ma part, je me réjouis de voir aujourd'hui sur ces bancs de si nombreux défenseurs de la cause du fonds routier. Vous me permettrez de rappeler, en effet, que celui-ci a été créé au temps du Gouvernement de M. René Pleven — M. René Mayer étant ministre des finances — par un vote unanime de cette Assemblée. Cette mesure était la suite d'une proposition de loi que j'avais eu l'honneur de déposer avec M. Christian Pineau et le regretté Georges Litalien.

Je me tourne plus particulièrement vers M. le secrétaire d'Etat aux finances pour lui rappeler son indignation de l'autre jour à la suite d'un terme un peu vif prononcé par un de nos collègues parisiens à propos de la suppression de la participation de l'Etat à l'entretien de la voirie parisienne.

Aussi ne reprendrai-je pas ce terme à mon compte, lui laissant le soin de trouver celui qui convient. Mais il me permettra certainement de parler de détournement d'origine.

M. Gilbert-Jules, *secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.* Voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Michel Peytel. Je vous en prie.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Si mes souvenirs sont exacts et sous réserve d'erreur toujours possible, c'est une loi de décembre 1951 qui a fixé le prélèvement pour le fonds routier, et c'est dans la loi de finances d'avril 1952, quelques mois plus tard, que le Parlement a décidé, rétroactivement, qu'à compter du 1re janvier 1952 le taux serait ramené de 18 à 10 p. 100.

Nous pourrions discuter éternellement, mais je pense que le Gouvernement n'a pas commis l'acte qu'on puisse lui reprocher.

M. Michel Peytel. M. le secrétaire d'Etat aux finances peut sembler avoir raison si l'on se fie aux apparences. Mais qu'il me permette de traduire ce que je crois être le sentiment unanime de l'Assemblée.

Dans la loi à laquelle il fait allusion, et qui est postérieure à celle qui a créé le fonds d'investissement routier, l'Assemblée avait inscrit le mot « exceptionnel », ce qui signifiait que la réduction de 18 à 10 p. 100 était limitée à l'année en cours.

M. Antoine Demusois. Voilà ce qu'on oublie de dire.

M. Michel Peytel. En raison de difficultés particulières — qui ont été invoquées chaque année — notamment de la guerre d'Indochine, la majorité de l'Assemblée avait accepté, pendant plusieurs années, une mesure qui est cependant restée exceptionnelle et annuelle.

En fait, le 31 décembre de cette année, si l'Assemblée ne vous suit pas dans votre projet de budget, monsieur le secrétaire d'Etat — et j'espère bien qu'elle ne vous suivra pas — c'est la totalité des 18 p. 100 qui doit être rendue au fonds d'investissement routier.

C'est sur ce point que nos collègues lutteront au moment de la discussion des comptes spéciaux du Trésor.

M. René Penoy. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Michel Peytel. Je vous en prie.

M. René Penoy. Je m'excuse de faire la remarque suivante devant l'Assemblée, mais nos collègues, les ministres et les services administratifs savent qu'il est impossible à un parlementaire de suivre d'une manière continue, au rythme de nos délibérations, la totalité de la discussion budgétaire.

Lors de la discussion de la loi sur le fonds routier concernant spécialement l'administration, l'entretien et l'amélioration des routes, les membres de la commission des moyens de communication étaient présents.

Cependant, chaque année, au cours de la discussion de la loi de finances, des modifications sont constamment apportées, à n'importe quel moment, je dirais à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, alors que les spécialistes des routes sont parfois absents. Comme l'a dit M. Peytel, on donne d'excellents motifs — sur lesquels tout le monde n'est pas toujours d'accord — pour faire adopter ces modifications même à titre exceptionnel.

Mais lorsque nous demandons par la suite le rétablissement des dispositions antérieures, on nous renvoie la balle en nous disant que c'est nous qui avons voté les mesures nouvelles.

Je tenais à apporter cette précision, si déplaisante soit-elle. (*Très bien! très bien! au centre et à droite.*)

M. Félix Kir. C'est très juste.

M. Michel Peytel. L'Assemblée acceptera certainement de revoir les modalités d'application du fonds routier, au moment de l'examen des comptes spéciaux, et notamment d'envisager la création de tranches particulières, comme par exemple une tranche urbaine...

M. René Pleven. D'une tranche rurale aussi.

M. Michel Peytel. Elle existe, mon cher collègue, mais elle est probablement insuffisante.

Il n'en reste pas moins qu'une position de principe a été prise. C'est sur ce point que l'Assemblée et le Gouvernement sont en désaccord.

Ce désaccord provient d'un malentendu: l'Assemblée a accepté de voter une majoration de la taxe intérieure sur les carburants, à condition qu'en contrepartie et pour un montant égal soit consacrée une affectation définitive à un fonds d'investissement routier.

Le Gouvernement, lui, a considéré la majoration de cette taxe comme une nouvelle ressource budgétaire.

De là proviennent toutes les difficultés qui surgissent chaque année.

Pour qu'elles ne se renouvellent plus, je pense que le Gouvernement acceptera d'essayer avec l'Assemblée de régler la question une fois pour toutes.

Le Parlement a entendu créer un fonds qui soit intangible pendant un certain nombre d'années, jusqu'à ce que notre réseau routier soit modernisé, mis au point et conforme aux besoins.

On évitera ainsi ces escarmouches et ces combats qui reprennent chaque année à l'occasion du budget. (*Applaudissements à droite, au centre et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Christian Pineau.

M. Christian Pineau. Je voudrais apporter une précision d'ordre purement financier au problème qui nous préoccupe aujourd'hui.

Il me paraît très important que nous n'acceptions pas l'inscription dans le budget des crédits du fonds routier et que nous en revenions au principe du compte spécial.

Pourquoi ? Si nous acceptons l'inscription dans le budget, nous sommes dans l'incapacité — M. le secrétaire d'Etat au finances saura nous le démontrer — de faire augmenter ces crédits.

Si au contraire nous revenons au système des comptes spéciaux, c'est alors la loi ancienne qui rentre en vigueur, étant donné que nous avons, dans les dispositions votées l'année dernière, inséré le mot « exceptionnel ».

Je sais que le secrétariat d'Etat aux finances conteste cette interprétation.

En effet, au mois d'avril 1952, nous avions inséré le mot « exceptionnel » dans la loi de finances; puis nous avons oublié ce mot dans l'article 17 de la loi du 31 décembre 1952. Nous l'avons réintroduit dans la loi de 1954.

Le secrétariat d'Etat aux finances nous dit alors: C'est la loi de 1952 qui compte, et non la dernière.

Il y a là, à mon sens, une interprétation quelque peu abusive. Et si l'on opposait, au moment de la discussion des comptes spéciaux, l'article 48 de la loi de finances, j'indique à M. le secrétaire d'Etat que la commission des finances ne consentirait pas à déclarer cet article appliçable. Vous savez en effet que M. le président de l'Assemblée sera obligé de la consulter sur ce point.

Par conséquent, nous avons le plus grand intérêt à revenir aux comptes spéciaux. Nous reprendrons alors la dotation primitive, sous réserve, d'ailleurs, d'une répartition apportant à certaines catégories de bénéficiaires les améliorations qui s'imposent. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. René Regaudie, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Je ne voudrais pas prolonger le débat, mais je ne voudrais pas non plus qu'il y ait de malentendu.

Des paroles parfois désagréables ont été échangées au sujet du fonds routier. En réalité, il y a un responsable, c'est le Parlement, qui a accepté certaines opérations habiles du Gouvernement.

Je déclare aujourd'hui, au nom de la commission des moyens de communication, que nous n'entendons plus nous prêter à des opérations de ce genre. Nous voulons le fonds routier avec les attributions initiales. Et lorsque nous demandons le renvoi aux comptes spéciaux du Trésor, c'est pour le rétablissement des pourcentages initiaux, c'est-à-dire 18 p. 100 pour les routes nationales, 2 p. 100 pour les routes départementales et 2 p. 100 pour le service vicinal.

Si, comme je l'ai indiqué dans mon intervention, au début de la discussion de ce budget, doit intervenir un vote dans lequel des aspects politiques supplanteront les aspects techniques, chacun de nous n'aura qu'à prendre ses responsabilités. Du seul Parlement dépend la décision qu'exige l'état actuel de notre réseau routier. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Je veux d'abord excuser M. Chaban-Delmas, qui a été obligé de s'absenter quelques instants. Il répondra à quinze heures aux questions techniques qui lui ont été posées.

En ce qui concerne le fonds d'investissement routier, je ne veux pas m'élever contre ce qui a été dit par un certain nombre d'orateurs qui désirent que le taux de prélèvement soit de 18 p. 100. La question sera discutée au moment de l'examen des comptes spéciaux du Trésor, puisque le Gouvernement est d'accord avec les commissions sur ce point.

Mais il est tout de même difficile, pour un membre du Gouvernement, d'accepter qu'on parle, ou bien d' « opération », avec un sens plus ou moins péjoratif, ou bien de « manœuvre », ou même d' « escroquerie » — le mot a été prononcé — alors que c'est le Parlement qui, depuis 1951, a manifesté sa volonté, tout au moins année par année, que le taux de prélèvement se limite à 10 p. 100.

Permettez-moi de rappeler, car cela paraît nécessaire, que la loi du 30 décembre 1951 avait prévu 18 p. 100 pour le fonds national et 2 p. 100 pour la voirie départementale. Quelques jours après, le Parlement a ajouté encore 2 p. 100 pour la voirie vicinale.

M. le rapporteur pour avis. Le Conseil de la République.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Je dis bien: le Parlement, car je ne dissocie pas l'Assemblée nationale du Conseil de la République. (*Très bien! très bien! sur divers bancs.*)

Quelques mois après, en avril 1952, le Parlement a accepté — à titre exceptionnel, c'est entendu, mais il l'a accepté — que, rétroactivement, au 1er janvier 1952, le taux de 18 p. 100 fût ramené à 10 p. 100.

M. Antoine Demusois. Nous avons voté contre.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. De sorte que la loi du 30 décembre 1951, que vous appelez la loi organique, n'a jamais reçu d'exécution.

Puis, en décembre 1952, nouvelle loi de finances; le mot « exceptionnel » disparaît, et le Parlement maintient le taux de 10 p. 100, applicable depuis l'entrée en vigueur de la loi sur le fonds d'investissement routier.

Dans le budget 1954, le mot « exceptionnel » apparaît à nouveau. Et vous voici actuellement en présence du budget de 1955.

Que l'Assemblée nationale et, peut-être le Conseil de la République, manifestent la volonté de revenir au taux de 18 p. 100, cela fera l'objet d'une discussion qui s'ouvrira au moment de l'examen des comptes spéciaux du Trésor. Que la commission des finances nous prévienne tout de suite que le Gouvernement ne pourra pas, éventuellement, invoquer les dispositions du règlement pour s'opposer à une augmentation de ce taux de prélèvement, tout cela peut être également discuté.

Mais, au nom du Gouvernement, je ne puis laisser affirmer que, dans cette enceinte, des manœuvres, des escroqueries et des opérations se seraient produites, alors qu'en définitive, c'est le Parlement qui a pris la responsabilité des lois qui sont appliquées. (*Interruptions à l'extrême gauche.*)

M. Antoine Demusois. Non, pas tout le Parlement, le groupe communiste a voté contre.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Je vous demande pardon: en régime démocratique, lorsqu'une majorité au Parlement a voté une loi, on a le droit de dire que c'est le Parlement tout entier qui en assume la responsabilité. (*Protestations à l'extrême gauche.*)

M. Marcel Noël. Pour les usagers, il s'agit quand même d'une escroquerie.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Non. Ou alors, ce sont tous vos collègues en même temps que le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je remercie M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques d'avoir bien voulu replacer la discussion sur le fonds d'investissements routier dans le cadre des comptes spéciaux du Trésor. C'est — je crois — dans ce cadre que le fonds de recettes affectées à la modernisation de notre réseau routier retrouvera pleinement son esprit initial et que pourra ainsi s'effacer du souvenir de nos collègues les mots aigres-doux qui ont été échangés. La discussion à laquelle nous venons d'assister prouve qu'un léger malentendu a séparé les gouvernements successifs et le Parlement

Je suis persuadé qu'au cours de la discussion en commission des finances, puis devant l'Assemblée, du projet de loi sur les comptes spéciaux du Trésor, nous pourrons préciser la volonté exacte du Parlement.

M. le président. La parole est à M. Peytel, pour répondre au Gouvernement.

M. Michel Peytel. Monsieur le secrétaire d'Etat, je me garderai d'allonger ce débat. Toutefois, veuillez me permettre de vous répondre brièvement.

Je vous donne acte volontiers — car tel est mon sentiment — de ce que vous avez déclaré qu'il n'y avait, en l'occurrence, ni escroquerie, ni manœuvre. Je pense seulement qu'un malentendu existe depuis le vote de la loi de 1951. En bref, le Parlement a entendu créer le fonds et lui affecter définitivement un certain pourcentage des recettes de la taxe intérieure de consommation sur les carburants, votées spécialement à cet effet, tandis que le Gouvernement a, dès l'origine, considéré que la loi nouvelle constituait un moyen détourné d'effectuer

une recette budgétaire supplémentaire. C'est de cette divergence sur le principe que naissent les discussions qui se renouvellent chaque année.

Vous avez fait, monsieur le secrétaire d'Etat, un fidèle historique de chaque discussion budgétaire en rappelant, notamment, que dès la première année, le taux avait été abaissé de 18 à 10 p. 100 et que, par conséquent, le taux initial n'avait jamais été appliqué.

Cela est exact, mais il faut aussi ajouter que cette première année, il avait été bien précisé qu'il s'agissait d'une mesure exceptionnelle, valable seulement jusqu'à la fin de l'exercice

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Non.

M. Michel Peytel. L'année budgétaire s'achève le 31 décembre. L'année suivante, le mot « exceptionnel » disparut, c'est exact. Pour être franc, je crois que M. Penoy avait raison tout à l'heure car vous vous souvenez des conditions dans lesquelles ce mot fut supprimé, peu avant minuit, entre deux discussions budgétaires.

M. Antoine Demusois. En principe, tous les mauvais coups du Gouvernement se font la nuit. (*Rires.*)

M. Emile Liquard. Vous vous y connaissez!

M. Michel Peytel. L'Assemblée, manifestement, avait été surprise par la suppression du mot « exceptionnel ». Le fait est tellement exact que, dans les jours suivants, nous fûmes plusieurs à vouloir reprendre l'affaire; malheureusement, nous nous heurtâmes au règlement.

Mais, dès l'année suivante, nous nous mîmes d'accord pour faire rétablir le mot « exceptionnel » à la suite, d'ailleurs, d'un amendement que j'avais déposé et fait voter.

Il était bien précisé — M. Penoy avait parfaitement raison de le souligner — que l'abaissement du taux à 10 p. 100 n'était valable, pour cette seule année, que jusqu'au 31 décembre. Si donc, dans le projet sur les comptes spéciaux, l'Assemblée s'oppose à la fixation, pour l'année 1955, du taux de 10 p. 100, ce sera, à partir du 1er janvier, le taux de 18 p. 100 qui entrera en vigueur.

Ainsi, pour la première année, le fonds d'investissement routier disposera de la plénitude de ses ressources et pourra engager des travaux que, jusqu'à présent, on dut différer, mais qu'il est de première nécessité d'exécuter. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques.

M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Je suis obligé de faire toutes réserves sur l'interprétation qui vient d'être donnée quant à l'application future des textes en cas de disparition ou d'addition d'un mot.

Lors de la discussion du projet de loi sur les comptes spéciaux, le Gouvernement précisera sa position.

M. le président. Si j'ai bien compris, M. Hénault, M. Marcel Noël et M. Mabrut retirent leur demande de disjonction.

M. Benard, au nom de la commission des finances, a déposé un amendement n° 82 tendant à supprimer l'article 3.

La discussion ayant été assez large sur cette question, il me parait possible de consulter immédiatement l'Assemblée. (*Assentiment.*)

Je mets donc aux voix l'amendement de M. Benard.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. Michel Peytel. A l'unanimité!

M. le président. En conséquence, l'article 3 est supprimé.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à quinze heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion budgétaire:

Travaux publics, transports et tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) (suite) (nos 9300-9540. — M. François Benard, rapporteur);

France d'outre-mer (nos 9291-9466-9520. — M. Burlot, rapporteur):

Relations avec les Etats associés (nos 9297-9648-9706);

Monnaies et médailles (nos 9305-9618. — M. Jean-Paul Palewski, rapporteur);

Légion d'honneur et ordre de la Libération (nos 9306-9656-9720. — M. Frédéric-Dupont, rapporteur);

Logement et reconstruction (nos 9303-9640-9709-9712. — M. Pierre Courant, rapporteur);

Anciens combattants et victimes de la guerre (nos 9286-9702. — M. Darou, rapporteur);

Radiodiffusion-télévision française (nos 9309-9627). — M. Maurice-Bokanowski, rapporteur);

Comptes spéciaux du Trésor (n° 9655);

Finances, affaires économiques et plan (I. — Charges communes) (n° 9288);

Loi de finances pour l'exercice 1955 (n° 9414).

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite des discussions bugétaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à onze heures cinquante-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

2e LEGISLATURE

SESSION DE 1954 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 199e SEANCE

2e Séance du mercredi 15 décembre 1954.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 6378).

2. — Dépenses des ministères pour l'exercice 1955. — Travaux publics, transports et tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6378).

Art. 4 et état C. — Adoption.

Art. 5 et 6. — Adoption.

Art. 7. — Réservé.

Etat D.

M. Demusois.

Amendement n° 146 de M. Darou: M. Darou.

Amendement n° 81, déposé au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme: MM. Sibué, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme; Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Demusois, Albert Schmitt, Darou, Benard, rapporteur. — Adoption de l'amendement de M. Sibué et retrait de l'amendement de M. Darou.

Adoption de l'état D modifié et de l'article 7.

Art. 8. — Adoption.

Amendements tendant à insérer des articles additionnels.

Amendements n° 80, déposé au nom de la commission des finances, n° 150 de M. Corniglion-Molinier: MM. le rapporteur, Corniglion-Molinier, le ministre des travaux publics. — Retrait de l'amendement de M. Benard et disjonction de l'amendement de M. Corniglion-Molinier.

Amendement n° 107 rectifié de M. Pleven: MM. Secrétain, le ministre des travaux publics, Morice. — Adoption.

Amendement n° 114 de M. Regaudie: MM. Regaudie, le ministre des travaux publics, le rapporteur. — Adoption de l'amendement modifié.

Amendement n° 144 de M. Marcel Noël: MM. Marcel Noël, le ministre des travaux publics. — Disjonction.

Amendement n° 154 de M. Albert Schmitt: MM. Albert Schmitt, le ministre des travaux publics. — Disjonction.

Chapitres précédemment réservés.

MM. le président, Bichet.

Art. 1er, état A (*suite*).

Chap. 45-42.

MM. Robert Manceau, le président, Alcide Benoit, Demusois, Barthélemy, Faraud, Briot, Regaudie, président de la commission des moyens de communication et du tourisme; Rousselot, le ministre des travaux publics, Penoy, Nisse, Chassaing, Bichet.

Demande de disjonction: MM. le rapporteur pour avis, Marcel Noël, le ministre des travaux publics, Alcide Benoit, Morice, Pierre Meunier, le rapporteur.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Ordre du jour (p. 6398).

PRESIDENCE DE M. GASTON PALEWSKI,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPENSES DES MINISTERES POUR L'EXERCICE 1955
TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME
(I. — Travaux publics, transports et tourisme.)
Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme) (nos 9300-9540).

Le Gouvernement, les commissions des finances, des moyens de communication et les groupes ont épuisé leur temps de parole.

Je demande donc à chacun d'être très bref.

Ce matin, l'Assemblée s'est arrêtée à l'article 4.

[*Article* 4.]

M. le président. L'article 4 est réservé jusqu'au vote de l'état C.

Je donne lecture de cet état:

ETAT C

« Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations, 3.552.406.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 35-21, au chiffre de 3.552 millions 406.000 francs.

(*Le chapitre* 35-21, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations, 910.522.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations, 549.880.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations, 224.276.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 4, avec les chiffres résultant du vote de l'état C:

« Art. 4. — Le ministre des travaux publics, du logement et de la reconstruction est autorisé à engager en 1955, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1956, au titre des dépenses ordinaires du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, des dépenses se montant à la somme totale de 5.237.084.000 francs et réparties, par service et par chapitre, conformément à l'état C annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4.

(*L'article 4, mis aux voix, est adopté.*)

[*Articles 5 et 6.*]

« Art. 5. — Les dispositions de la loi n° 48-1540 du 1er octobre 1948, autorisant le ministre des travaux publics, du logement et de la reconstruction à subventionner certains travaux d'équipement des ports et certains travaux de défense contre les eaux et contre la mer, sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1955. » — (*Adopté.*)

« Art. 6. — Le montant des travaux complémentaires de premier établissement dont l'exécution pourra être autorisée en 1955 sur le réseau d'intérêt général secondaire du Vivarais-Lozère concédé à la Compagnie de chemins de fer départementaux est fixé au maximum à la somme de 2 millions de francs. » — (*Adopté.*)

[*Article 7.*]

M. le président. L'article 7 est réservé jusqu'au vote de l'état D.

Je donne lecture de cet état:

ETAT D

Tableau retraçant le programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français autorisés en 1955.

« *Reconstitution:*

« Matériel, 885 millions de francs.

« Installations fixes, 11.115 millions de francs.

« *Etablissement:*

« Electrification (programme normal), 15 milliards de francs.

« Installations fixes, 10.620 millions de francs.

« Equipement hydroélectrique, 1.400 millions de francs.

« Participations financières, 625 millions de francs.

« *Frais généraux*, 3.425 millions de francs.

« *Electrification (programme spécial)*, 4.880 millions de francs. »

M. Musmeaux était inscrit pour intervenir sur cet état.

M. Antoine Demusois. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Demusois.

M. Antoine Demusois. Mesdames, messieurs, en l'absence de mon ami M. Musmeaux, retardé par une obligation qu'il n'avait pas prévue, je voudrais retenir l'attention de M. le ministre sur une situation qui crée beaucoup d'inquiétudes dans la métallurgie.

Avant la guerre, une vingtaine d'établissements étaient spécialisés dans la construction et la réparation du matériel de chemins de fer. Il y a maintenant trente-six établissements qui exercent cette activité et l'on peut dire que tous se sentent menacés dans les possibilités de travail qui leur sont chichement mesurées pour ne pas dire qu'elles sont refusées à un certain nombre d'entre eux.

La Lilloise d'Aulnay-sous-Bois, la C. I. M. T. de Bordeaux — vous connaissez bien la question, monsieur le ministre — les établissements de Saint-Pierre-des-Corps et de Mantes, pour ne citer que ces exemples, se demandent s'ils seront assurés, comme ce fut le cas pendant certaines années, d'avoir du travail et s'il leur sera possible d'éviter les licenciements qui se produisent fréquemment et demeurent toujours suspendus au-dessus de la tête des ouvriers comme une épée de Damoclès.

Nous avons entendu parler de licenciements. Je ne sais si c'est une rumeur ou les prémices de la fermeture éventuelle d'un grand nombre de ces entreprises privées de réparations.

Nous aimerions, monsieur le ministre, si le fait n'est pas exact, être rassurés. Et s'il l'est, nous voudrions que vous nous disiez dans quelles conditions vous avez envisagé de telles mesures et ce que vous entendez faire.

A ce propos je signale qu'il y a peut-être lieu de diviser ces 36 établissements en deux catégories. Plusieurs usines sont spécialisées dans la réparation du matériel de chemin de fer et leur outillage ne se prête peut-être pas facilement à certaines reconversions. D'autres, par contre, pourraient peut-être accepter certaines reconversions.

Or, dans l'un et l'autre cas, et indépendamment des ententes à intervenir avec la Société nationale des chemins de fer français à l'occasion de certains marchés qui peuvent être soumis à toutes ces entreprises privées, des problèmes se posent quant à la recherche des commandes qui leur seraient nécessaires.

Or, je sais que certaines de ces entreprises ont sollicité à la fois du ministère des travaux publics et du ministère du travail — j'ai eu l'occasion d'intervenir spécialement auprès de chacun de ces ministères — l'octroi de commandes soit de l'étranger soit de l'intérieur.

Plusieurs d'entre elles ont même fait des propositions de caractère très précis, se déclarant disposés, à défaut de commandes de matériel de chemin de fer relevant de la Société nationale des chemins de fer français, à travailler sur d'autres types de matériel de transport; néanmoins ces entreprises ne sont pas sûres du lendemain. Des dizaines de milliers d'ouvriers risquent donc de se trouver sans travail.

Il conviendrait, monsieur le ministre, que vous nous fassiez connaître votre manière de voir à ce propos et que vous nous donniez, si possible, ce dont je serais heureux, des apaisements. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. MM. Darou et Levindrey ont déposé un amendement n° 146 tendant, à la rubrique: « Reconstitution », ligne: « Installations fixes » à réduire le crédit de 1.000 francs, à titre indicatif.

La parole est à M. Darou.

M. Marcel Darou. Monsieur le ministre, nous avons déposé cet amendement pour attirer votre attention sur le problème de la reconstruction des gares détruites par fait de guerre.

Dans la plupart de nos villes sinistrées, nous assistons actuellement à l'achèvement du programme de reconstruction. C'est si vrai qu'hier, à la commission des finances, à l'occasion de l'examen de la lettre rectificative du Gouvernement, nous avons prévu les crédits nécessaires pour terminer cette reconstruction en 1957, mis à part quelques derniers bâtiments à construire en 1958 et en 1959.

Toutefois, dans un grand nombre de villes sinistrées, des bâtiments ne sont pas reconstruits, les gares notamment. Je puis citer parmi ces villes celles de Dunkerque, Hazebrouck, Boulogne, Arras, Douai, Laon, Soissons, Creil.

S'il s'agissait de petites gares intermédiaires, il n'y aurait peut-être pas lieu de poser la question, car la Société nationale des chemins de fer français pourrait laisser supposer qu'en exécution du programme de reconstitution de notre réseau de chemin de fer ces gares sont appelées à être modifiées ou à disparaître, mais il s'agit en l'occurrence de gares très importantes.

Nous avons très bien compris que la Société nationale des chemins de fer français se soit préoccupée en premier lieu de la reconstitution de ses ouvrages d'art et des installations de sécurité. Mais, aujourd'hui, ces travaux-là sont pratiquement terminés. Il ne reste plus à régler, me semble-t-il, que ce problème de la reconstruction des gares.

L'on m'a dit, à la commission des finances, que, depuis plusieurs années, quelques milliards de francs de crédit étaient inscrits chaque année au budget pour commencer ces travaux de reconstruction, mais que le ministère des finances retirait tous les ans ces crédits. C'est ce qui explique que ces gares ne soient pas encore réparées ou reconstruites.

Pour la première fois — et je vous en félicite, monsieur le ministre — il reste, paraît-il, quelques crédits pour cette reconstruction. Ils ne me paraissent toutefois pas suffisants.

Comme l'a dit notre rapporteur pour avis, M. Sibué, la Société nationale des chemins de fer français, après avis de la commission des transports du plan, a été autorisée à exécuter un programme de reconstruction et de modernisation de ses installations se montant à 159 milliards de francs. Ces crédits devaient être répartis sur quatre ans.

En présence d'un plan quadriennal, on a évidemment l'idée immédiate de diviser le crédit global par quatre pour trouver la somme nécessaire à l'exécution de ce plan, chaque année. Il aurait donc fallu environ 40 milliards de francs pour faire face aux besoins annuels.

Or, en 1954, il n'a été inscrit que 30.600 millions de francs de crédits. Pour 1955, si mes renseignements sont précis, vous aviez demandé 38.500 millions plus 6.500 millions de reliquat des crédits pourtant insuffisants de l'année précédente, soit 45 milliards en principal, et 3.885 millions en frais généraux, donc, au total, 48.885 millions. Le ministre des finances a rogné ces crédits. Vous n'allez disposer que de 43 milliards et j'ai bien peur qu'une fois de plus la reconstruction des gares sinistrées fasse les frais de cette diminution.

Monsieur le ministre, ces gares sont détruites depuis dix, douze ou quatorze ans et, pour l'instant, elles sont remplacées par des baraquements, des installations provisoires vétustes dont l'entretien est d'ailleurs particulièrement onéreux et où les voyageurs ne trouvent pas le confort nécessaire. Elles ne

comportent pas de salle d'attente, sont mal chauffées et mal éclairées et le personnel y travaille dans des conditions d'hygiène et de confort nettement insuffisantes.

Il est temps, monsieur le ministre, de remédier à cette situation.

J'ajoute, d'ailleurs, que dans les gares que je viens de nommer, dans celles de Dunkerque, Boulogne, Arras, Laon, par exemple, passent de nombreux touristes et voyageurs étrangers qui constatent que la France n'a pas encore fait l'effort nécessaire pour la reconstitution de ses gares.

Je vous demande, monsieur le ministre, si, au cours de l'année 1955, il vous sera possible de faire dans ce domaine un effort important. Je voudrais attirer aussi l'attention de l'Assemblée sur le fait que c'est le ministère des finances qui a supprimé les 6 milliards attendus pour ce travail.

Ma demande de réduction indicative avait pour but de demander le rétablissement de ces crédits pour permettre la reconstitution de nos gares. Il y va de l'intérêt de la Société nationale des chemins de fer français, des usagers et du personnel des chemins de fer.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Monsieur le président, si vous m'y autorisez et si M. Darou est d'accord, je lui répondrai « en fin de parcours S. N. C. F. », si je puis dire, de manière à n'intervenir qu'une fois. A faire autrement, je craindrais de briser le rythme de la discussion et que l'Assemblée ne perde beaucoup de temps.

M. le président. Le règlement m'impose de mettre les amendements aux voix les uns après les autres.

M. le ministre des travaux publics. Je me borne à dire à M. Darou que je lui répondrai plus tard dans des termes qui, je pense, le satisferont.

M. le président. Monsieur Darou, maintenez-vous votre amendement ?

M. Marcel Darou. Je me réserve de prendre une décision à ce sujet lorsque j'aurai entendu les déclarations de M. le ministre.

M. le président. L'amendement est donc réservé.

M. Sibué a déposé un amendement n° 81 tendant, à la rubrique : « Etablissement », ligne : « Installations fixes », à réduire le crédit qui y est inscrit de 1 million de francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Louis Sibué, *rapporteur pour avis.* Mes chers collègues, je ne soutiendrai pas longuement cet amendement que j'ai déposé au nom de la commission des moyens de communication, puisque j'en ai déjà exposé l'objet dans mon rapport pour avis au début de la discussion.

Nous avons, en effet, attiré l'attention de M. le ministre sur le danger qu'il y aurait à retarder davantage l'exécution du plan quadriennal, dans les conditions que vient de préciser M. Darou ; or, je souligne que le retard important déjà apporté l'année dernière à l'attribution des crédits d'investissement de la S. N. C. F. n'a été en rien rattrapé cette année.

L'un des éléments essentiels de la recherche de l'équilibre financier de la S. N. C. F. consiste en une meilleure exploitation et, partant, en une modernisation de ses moyens d'exploitation.

Il faut donc choisir. On ne doit pas s'enfermer dans une contradiction qui consiste, d'une part, à demander à la S. N. C. F. de rechercher son équilibre financier par une meilleure exploitation technique du réseau, tant sur les lignes principales que sur les lignes affluentes, et, d'autre part, à retarder cette réalisation en réduisant les crédits d'investissements.

Nous demandons à M. le ministre des travaux publics s'il ne juge pas utile d'accroître le montant des autorisations de programme de la S. N. C. F. pour 1955, de façon que soit rattrapé un retard qui doit l'être le plus tôt possible.

M. le président. Monsieur Sibué, maintenez-vous votre amendement ?

M. le rapporteur pour avis. J'aimerais entendre les explications de M. le ministre, car la question a déjà été posée au début de cette discussion et, jusqu'à présent, nous n'avons pas obtenu de précisions.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics. Le problème de la réparation du matériel des chemins de fer dont a parlé M. Demusois est très grave. Il émeut nombre de nos villes et de nos entreprises.

Pourquoi la S. N. C. F. est-elle conduite à réduire de 50 p. 100 environ, ce qui est une proportion énorme, ses commandes aux réparateurs privés de matériel de chemins de fer et pourquoi le Gouvernement a-t-il donné son accord à une telle mesure ?

C'est là un des aspects de la coordination telle que nous essayons de l'instituer. Il se rattache au souci de faire en sorte que les cheminots ne fassent pas les frais de la coordination.

M. Jean Guitton. Très bien ! Qu'on sauvegarde au moins les droits acquis !

M. le ministre des travaux publics. C'est ainsi que la coordination est attaquée littéralement à feux croisés. Les uns prétendent qu'on démantèle la Société nationale des chemins de fer français et qu'on ne tient pas compte des intérêts des cheminots, tandis que les autres crient au scandale en prétendant qu'on nationalise tous les transports en les mettant dans les mains de la Société nationale des chemins de fer français et que les transporteurs publics sont voués à la disparition, parce que la Société nationale des chemins de fer français exploite des lignes routières.

Tels sont les deux sons de cloche que l'on entend. J'espère que ce débat permettra d'en finir avec deux thèses qui se détruisent, d'ailleurs, mutuellement.

Le Gouvernement a adopté comme principe de base que les cheminots ne devaient pas faire les frais de la coordination et de la réadaptation du réseau ferroviaire aux conditions économiques nouvelles et prévisibles dans un avenir proche. On s'en est remis au volontariat pour les départs des cheminots qui se trouveraient en excédent à la suite de la réadaptation du réseau. Il n'était donc pas question de fermer d'autorité les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français.

Si l'aspect social est de première importance, l'aspect économique et financier n'est pas non plus négligeable. Nous avons recherché quelles étaient les conditions de travail des ateliers en cause et nous sommes arrivés à la conclusion que, pour la réparation du matériel roulant, ils travaillent à des prix comparables à ceux pratiqués par l'industrie privée.

C'est pourquoi il est apparu inévitable de donner la priorité aux ateliers de la Société nationale des chemins de fer français pour la réparation du matériel de chemin de fer.

S'il y avait eu un décalage dans les prix de revient, si ces ateliers avaient travaillé à des prix 20 p. 100 ou même 10 p. 100 plus cher que les ateliers privés, la situation eût été différente. Mais n'ayant pas eu à nous poser ce problème douloureux pour les cheminots, nous avons par contre à résoudre celui concernant les salariés des entreprises privées.

A cet égard, la répartition des 50 p. 100 des commandes restants soulève des difficultés telles qu'il a paru convenable de s'en remettre à un arbitrage. En effet, le fait de retirer 50 p. 100 des commandes à toutes les entreprises condamnerait pratiquement toutes les entreprises à la fermeture.

Pour éviter ce résultat déplorable, il a été décidé que c'est 50 p. 100 des entreprises intéressées qui ne recevraient plus de commandes, de manière à sauver l'autre moitié des entreprises en lui permettant de continuer à travailler normalement.

C'était vraiment, dans cette administration de la pénurie, la seule solution logique.

Le choix des entreprises est éminemment difficile. Il demande, en conscience, à être pesé sans considérations autres que celles de l'intérêt public et de la qualification réelle des entreprises, de leurs besoins, de leur mode de fonctionnement. On doit tenir compte également du fait que certaines entreprises ne bornent pas leur activité à la réparation, ou bien qu'elles ont une situation géographique ou un équipement tel qu'elles peuvent se convertir, ce que d'autres ne peuvent faire.

Pour tenir compte de cet ensemble d'éléments très variables, il a été décidé — je le répète — de s'en remettre à l'arbitrage d'un haut fonctionnaire dont le nom est éminemment respecté et dont l'autorité le met à l'abri de quelque pression que ce soit, même ministérielle, si, d'aventure, le ministre commettait cette folie d'intervenir dans une pareille affaire de conscience. Il ne le fera pas, je vous l'assure. Nous attendons cet arbitrage.

Je réponds donc à M. Demusois que toutes les précautions ont été prises pour que, en application du principe selon lequel les cheminots ne doivent pas faire les frais de la coordination, les ateliers de la Société nationale des chemins de fer français aient la priorité pour la réparation du matériel roulant, puisque aussi bien ils s'en sont révélés dignes et capables, et que pour le reste, on administre la pénurie de manière à ne pas plonger dans la misère toutes les entreprises à la fois.

M. Antoine Demusois. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics. Volontiers.

M. Antoine Demusois. Dans mon esprit, il ne s'agissait pas d'opposer les entreprises privées aux ateliers de réparation de la Société nationale des chemins de fer français et inversement.

Vous l'avez dit, monsieur le ministre, c'est déjà un problème très ancien, qui exige qu'on tienne compte des réalités.

Il est fort bien de laisser aux ateliers de la Société nationale des chemins de fer français la réparation du matériel pour laquelle ils sont très qualifiés, mais il n'en demeure pas moins que le personnel des entreprises privées se trouve dans une situation plus qu'inquiétante.

Je vous ai signalé, vous vous le rappelez sans doute, qu'il existait, avant la guerre, une vingtaine d'entreprises spécialisées dans la réparation du matériel de chemin de fer. D'autres ont été créées depuis, qui sont entrées dans le circuit avec un matériel peut-être mieux adapté, plus moderne, mais susceptible aussi de subir une conversion.

Le problème qui se pose est donc de savoir s'il est possible d'assurer du travail aux unes et aux autres.

Il faudrait assurer les commandes indispensables aux entreprises uniquement outillées pour la réparation du matériel de la Société nationale des chemins de fer français sans, bien entendu, le faire au détriment des ateliers de la société nationale.

Toutefois, parmi ces entreprises privées, il en est qui, mieux équipées peut-être, ont demandé à se livrer à d'autres tâches qu'à la réparation du matériel de chemin de fer. Ne pourriez-vous demander à vos collègues des ministères de l'industrie et du travail qu'ils leur assurent des commandes ?

D'autre part, monsieur le ministre, il a souvent été demandé qu'on recherche ailleurs qu'en France même, dans le cadre des relations internationales, des commandes qui permettraient d'assurer le travail indispensable aux entreprises en cause.

Je sais, par exemple, que la société La Lilloise, d'Aulnay-sous-Bois, a reçu d'un pays étranger une commande de locomotives. Malheureusement, cette commande n'a porté que sur une période d'environ six mois, pas davantage. Mais c'est là un exemple que l'on pourrait suivre.

D'autre part, au ministère du travail et de la sécurité sociale, en présence du représentant du ministre et de la délégation de la C. I. M. E. T. de Mantes, il m'a été affirmé qu'une soumission pouvait être donnée dans d'excellentes conditions à cette entreprise sans que la Société nationale des chemins de fer français en subisse aucun détriment. Or, la soumission n'a pas été accordée à cette entreprise. On n'a jamais pu en connaître les raisons.

Enfin, monsieur le ministre, il convient de tenir compte, dans le choix que vous aurez à faire, du fait que dans certaines localités — c'est le cas de Saint-Pierre-des-Corps, de Mantes et, peut-être, de Bordeaux — le personnel des entreprises en question est logé dans des habitations appartenant à la Société nationale des chemins de fer français. Si, par malheur, ce sont précisément ces entreprises qui doivent être fermées, qu'adviendra-t-il de ceux qui occupent les locaux appartenant à la Société nationale des chemins de fer français ?

Le problème du logement se trouvera posé pour eux et j'éprouve quelque inquiétude à ce sujet. Je ne suis pas sûr que des mesures seront prises pour le relogement de ces ouvriers car, lorsque les employés quittent une entreprise, le patron leur retire les logements mis à leur disposition, pour utiliser ceux-ci à d'autres fins.

Cette situation mérite une attention particulière et c'est pourquoi je vous la signale, avec la certitude, monsieur le ministre, que vous l'étudierez et que vous nous tiendrez informés des efforts que vous tenterez pour donner satisfaction aux uns et aux autres.

M. le ministre des travaux publics. Le problème du choix entre les entreprises privées qui conserveront des commandes de réparation de matériel ferroviaire et celles qui n'en conserveront pas revêt bien des aspects, qui doivent tous être pris en considération: ceux que M. Demusois a évoqués et bien d'autres encore.

M. Antoine Demusois. Bien sûr.

M. le ministre des travaux publics. C'est la raison pour laquelle les entreprises s'en sont remises d'un commun accord à un arbitre qui a été admis par toutes les parties en présence.

J'en viens maintenant aux questions posées par M. Darou et par M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis a traité la question des investissements sur un plan d'ensemble; M. Darou a traité de l'affectation des investissements à la reconstruction des gares. Je répondrai donc d'abord à M. Darou.

Il est exact que, s'il avait été envisagé de porter à 48 milliards de francs environ les crédits d'investissement de la Société nationale des chemins de fer français, inscrits au budget du plan, une réduction de cinq milliards a été opérée.

Cette réduction porte, en effet, sur certains travaux tels que la reconstruction des gares; elle n'est pas telle que cette reconstruction devienne impossible.

Je suis même en mesure de donner à notre collègue une réponse qui, je l'espère, apaisera tout au moins une partie de ses craintes. Il a été prévu d'amorcer, en 1955, la reconstruction de 50 à 55 gares, ce qui est une tranche importante.

M. Albert Schmitt. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. Albert Schmitt. Je m'excuse de cette interruption, mais je profite du problème évoqué par M. Darou pour vous en signaler un du même ordre qui concerne la reconstruction des gares frontières.

En Alsace, la gare de Wissembourg qui est la première gare française en venant d'Allemagne est installée dans une baraque d'aspect assez lamentable, tandis que de l'autre côté de la frontière, les gares sont parfaitement reconstruites. Je n'insiste pas davantage, monsieur le ministre. Vous concevez qu'il s'agit là d'une question de prestige national, en raison de la situation géographique des régions en cause.

M. le ministre des travaux publics. Je donne acte à M. Schmitt du fait que ces gares, de même que celles qu'a citées M. Darou, dont le cas est intéressant, doivent être classées en très bon rang dans l'ordre de priorité.

Je reviens à mon propos qui s'adressait à M. Darou et je confirme que les 50 gares dont il a parlé sont, en effet, fort intéressantes et qu'elles vont faire l'objet d'une étude sérieuse, avec la volonté d'aboutir.

J'en viens maintenant aux crédits d'investissement.

Il est exact que le total des crédits d'investissement atteint finalement 48 milliards...

M. le rapporteur pour avis. 47.950 millions, dans lesquels sont compris les 5 milliards du programme spécial.

M. le ministre des travaux publics. J'allais le dire, mais il est normal de comprendre le programme spécial dans le total des travaux.

M. le rapporteur pour avis. Certes, mais ce programme est indépendant des demandes qui ont été formulées.

M. le ministre des travaux publics. Ce qui nous intéresse, ce sont les travaux qui peuvent et qui vont être exécutés. Le volume de ces travaux, en l'occurrence, se rapproche des propositions de la Société nationale des chemins de fer français, du fait qu'elle a obtenu près de 5 milliards de crédits, aux termes d'un accord franco-suisse relatif à l'électrification.

De la sorte, la Société nationale des chemins de fer français va disposer de près de 48 milliards de francs, au lieu de 41.875 millions en 1954, indépendamment de la tranche supplémentaire dont vous avez parlé et dont j'admets fort bien qu'elle soit mise à l'écart des crédits d'investissement. Il y a donc augmentation par rapport à 1954.

Dans ces conditions, je puis vous assurer — ce qui vous intéresse certainement le plus, monsieur le rapporteur, ainsi que la commission des moyens de communication — que l'effort de modernisation ne sera pas ralenti.

Le plan d'électrification, en particulier, s'appliquera de façon tout à fait satisfaisante.

Il serait inconcevable qu'il en fût autrement car, dans ce domaine aussi, nous abordons l'un des aspects de la coordination dont je parlerai dans un instant: la S. N. C. F. ne peut pas réadapter son réseau aux conditions économiques actuelles et imminentes, si on ne lui fournit pas précisément la possibilité de moderniser au maximum son équipement et son matériel sur les grands axes.

Je suis donc en mesure de donner à M. le rapporteur les apaisements qu'il désirait, avec la commission, très légitimement obtenir. La modernisation ne sera pas ralentie. Elle constitue l'un des chapitres essentiels de l'action présente du Gouvernement en matière de chemins de fer et de coordination des transports.

M. le président. La parole est à M. Darou, pour répondre au Gouvernement.

M. Marcel Darou. Monsieur le ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les arguments que vous avez invoqués en réponse à mon amendement.

Il est grand temps, en effet, de reconstruire les gares et je tiens à vous faire part des renseignements que vient de me communiquer mon ami, M. Henneguelle, sur Boulogne-sur-Mer.

La gare maritime, propriété de la chambre de commerce, a été reconstituée — c'est un bâtiment magnifique — avec les crédits du ministère du logement et de la reconstruction, tandis que, dans la même ville, la gare de la S. N. C. F. n'est toujours pas reconstruite. Il s'agit bien pourtant, là aussi, des crédits de l'Etat, mais ils dépendent, non du ministère de la reconstruction, mais de celui des travaux publics.

Il y a là un déséquilibre auquel il est grand temps de remédier.

Mon excellent ami M. Levindrey a signalé l'intérêt que présente la reconstruction des gares de Laon et de Soissons, chefs-lieux de département et d'arrondissement. La population tout entière de la région souffre de l'état actuel de ces gares.

Permettez-moi aussi de dire quelques mots de la commune où j'habite. Depuis douze ans, la gare d'Hazebrouck se signale à l'attention des voyageurs par des bâtiments provisoires qui encombrent une place publique. C'est une gêne considérable pour l'activité de notre localité et l'ensemble de la population.

J'ai pris bonne note de votre déclaration, monsieur le ministre, selon laquelle en 1955, cinquante à cinquante-cinq gares importantes seront reconstruites. J'espère que cet effort sera poursuivi et que, comme pour l'ensemble des immeubles détruits de notre pays, ceux de la Société nationale des chemins de fer français seront reconstruits dans les délais les plus rapides. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je ne voudrais pas éterniser le débat. Je m'efforce d'être très bref dans toutes mes interventions; mais, monsieur le ministre, vous me permettrez de faire une mise au point.

En faisant le total des crédits d'investissements, il est certain que l'on approche des crédits demandés par la Société nationale des chemins de fer français, mais je ne puis laisser dire qu'il n'y a pas de retard.

Il est bien entendu que le programme de 159 milliards à réaliser en quatre ans ne comprenait pas les travaux spéciaux financés par un emprunt suisse. La Suisse a consenti, à des conditions avantageuses, un emprunt à la Société nationale des chemins de fer français, mais elle a demandé en contrepartie des électrifications qui ne figuraient pas dans le programme général de modernisation.

Par conséquent si, au total, le montant des travaux est à peu près égal à celui qui figure au plan, il faut honnêtement en déduire ce programme spécial car, pour le reste, le retard existe bel et bien.

Je ne sais pas s'il sera possible, dans la mesure où vous maintiendrez le crédit auquel vous vous êtes arrêté, de reconstruire cinquante ou cinquante-cinq gares.

M. le ministre des travaux publics. Si fait, monsieur le rapporteur.

M. le rapporteur pour avis. J'en doute quelque peu, mais je veux faire ressortir la raison pour laquelle on n'a pas reconstruit les gares comme on aurait pu le faire et comme certaines chambres de commerce l'ont fait.

Les dommages de guerre concernant la Société nationale des chemins de fer français sont payés année par année et il est prévu que le payement total des reconstitutions sera achevé en 1960.

On a demandé avec raison à la Société nationale des chemins de fer français, non pas de faire d'abord des bâtiments et des gares, mais de reconstituer par priorité ses voies, ses ouvrages d'art, en un mot les installations permettant le trafic.

Mais maintenant — je me permets d'y revenir — on proteste partout contre l'état des bâtiments.

Je signale, à mon tour, le cas dont M. Schmitt a parlé, lorsqu'il s'agit d'une gare frontière.

Nous avons entre la France et l'Italie deux gares de cette nature, l'une située en territoire français, l'autre en territoire italien. Là s'effectuent de nombreuses opérations et travaillent cheminots, policiers et douaniers aussi bien italiens que français, qui se retrouvent en territoire italien à Vintimille. L'Italie n'est pas un pays riche, mais allez voir la gare de Vintimille où travaillent à la fois Italiens et Français; elle est entièrement reconstruite et dans des conditions presque somptueuses. Par contre, je vous invite à aller voir, en territoire français, la gare de Modane où passent de grands express chargés de pèlerins et de touristes; il vaut mieux éviter de la qualifier.

Les fonctionnaires français mais aussi italiens y travaillent dans des conditions regrettables, ce qui ne va pas sans protestations de la part de ces derniers. Je maintiens donc mon amendement — qui est indicatif puisqu'il ne porte que sur un million alors que la ligne est dotée d'un nombre impressionnant de milliards — pour manifester le désir unanime de la commission de voir le programme d'investissements et de reconstitution de la Société nationale des chemins de fer français ne pas prendre un retard qui pourrait, ensuite, être très difficile à combler.

M. le ministre des travaux publics. Dans ces conditions, j'accepte l'amendement.

M. François Benard, *rapporteur.* La commission des finances accepte également l'amendement présenté par M. Sibué, au nom de la commission des moyens de communication.

M. Marcel Darou. Dans ce cas, je retire le mien, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 146 déposé par M. Darou est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 81 présenté par M. Sibué, au nom de la commission des moyens de communication.

(*L'amendement, mis au voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble de l'état D, modifié par l'amendement que l'Assemblée vient d'adopter, à la ligne « Installations fixes » de la rubrique *Etablissements* et qui réduit le crédit de cette ligne de 1 million de francs.

(*L'état D, ainsi modifié, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 7, avec le chiffre résultant du vote de l'état D:

« Art. 7. — Est approuvé, au titre de 1955, le programme des travaux neufs de la Société nationale des chemins de fer français retracé à l'état D annexé à la présente loi et qui s'élève à 47.949 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 7 ainsi rédigé.

(*L'article 7, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 8.*]

M. le président. « Art. 8. — Des arrêtés du ministre des travaux publics, du logement et de la reconstruction et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques pourront transférer de la section II du budget des travaux publics, du logement et de la reconstruction (Aviation civile et commerciale) à la section I de ce même budget (Travaux publics, transports et tourisme) les crédits destinés au payement des traitements, salaires, accessoires de traitements et des salaires, indemnités résidentielles et prestations familiales des fonctionnaires des ponts et chaussées, agents contractuels et ouvriers permanents des bases aériennes. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 8.

(*L'article 8, mis aux voix, est adopté.*)

[*Articles additionnels.*]

M. le président. Je suis saisi de deux amendements qui peuvent être soumis à une discussion commune.

Le premier, n° 80, déposé par M. Benard, au nom de la commission des finances est ainsi conçu:

« Les industries touristiques sont assimilées aux industries exportatrices en ce qui concerne les prestations fournies à des touristes étrangers contre payement en devises fortes et bénéficient des dispositions prévues par l'article 30 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier par le décret n° 50-1261 du 6 octobre 1950 et par les textes subséquents. »

Le second, n° 150, déposé par M. Corniglion-Molinier, est ainsi rédigé:

« Le Gouvernement déposera, avant le 15 février 1955, un projet de loi tendant à accorder aux industries touristiques, dans des conditions d'application à déterminer en fonction des engagements qui seront pris en contre-partie par les éventuels bénéficiaires, des avantages analogues à ceux qui sont prévus par les industries exportatrices par l'article 30 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950, par le décret n° 50-1261 du 6 octobre 1950 et par les textes subséquents. »

La parole est à M. Benard, rapporteur, auteur du premier amendement.

M. le rapporteur. Cet article additionnel tend à étendre aux industries touristiques les avantages qui sont actuellement ceux des industries exportatrices.

Il n'est pas utile de revenir longuement sur ce sujet, qui a déjà été évoqué lors de la présente discussion.

Je rappelle cependant à M. le ministre des travaux publics que M. Corniglion-Molinier, chargé du plan dans le précédent gouvernement, avait réuni autour de sa table de travail tous les services intéressés pour savoir exactement quelles étaient les conditions que devraient remplir les industries touristiques et hôtelières pour bénéficier des avantages considérés.

Il était apparu qu'il fallait que l'industrie hôtelière souscrive un contrat avec le ministère des affaires économiques, analogue à ceux qu'acceptent les industries exportatrices.

M. le président. M. Corniglion-Molinier, je l'ai dit, a d'ailleurs déposé un amendement dans le même sens que le vôtre.

M. le rapporteur. La commission des finances a voulu maintenir le texte qu'elle avait précédemment inséré dans la loi des voies et moyens, qui n'a jamais pu être discutée. Elle se ralliera, néanmoins, très volontiers à l'amendement de M. Corni-

glion-Molinier, car son texte ne relève pas de l'article 48 du règlement.

M. le président. La parole est à M. Corniglion-Molinier, auteur du second amendement.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Tout d'abord, je tiens à remercier la commission des finances.

Vous me permettrez ensuite, mes chers collègues, de défendre, comme député, une thèse que j'ai soutenue étant ministre. Le cas est assez rare pour être signalé. (*Rires.*)

Au cours de l'examen du projet de loi n° 9360 relatif au développement des crédits afférents aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955, la commission des finances avait déposé le texte d'un article nouveau ainsi conçu:

« Les industries touristiques sont assimilées aux industries exportatrices en ce qui concerne les prestations fournies à des touristes étrangers contre payement en devises fortes et bénéficient des dispositions prévues par l'article 30 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950 relative aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1950 et à diverses dispositions d'ordre financier, par le décret n° 50-1261 du 6 octobre 1950 et par les textes subséquents. »

Le ministre ayant, au cours du débat, opposé à ce texte l'article 48 du règlement — comme l'a dit M. Benard — parce qu'il entrainait des dépenses supplémentaires sans assurer les recettes correspondantes, je vous propose de rédiger, dans les termes que je vais lire, un article 9 supplémentaire, et je demande que le projet de loi qui nous intéresse soit déposé avant le 15 février 1955, de façon à permettre la mise en place du système à temps pour qu'il puisse fonctionner normalement lors de la prochaine saison d'été.

Voici le texte:

« Le Gouvernement déposera, avant le 15 février 1955, un projet de loi tendant à accorder aux industries touristiques dans des conditions d'application à déterminer en fonction des engagements qui seront pris en contrepartie par les éventuels bénéficiaires, des avantages analogues à ceux qui sont prévus par les industries exportatrices par l'article 30 de la loi n° 50-928 du 8 août 1950, par le décret n° 50-1261 du 6 octobre 1950 et par les textes subséquents. » (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. L'homme qui est devant vous, mes chers collègues, est dans une situation cornélienne (*Sourires*), car s'il est parfaitement d'accord avec M. le rapporteur spécial et M. le général Corniglion-Molinier sur le fond, il est, quant à la forme, tenu par des règlements qui s'imposent à tous. Il lui est donc interdit de seconder les efforts que déploient ses collègues, l'un au nom de la commission des finances, l'autre en son nom personnel.

En effet, l'article additionnel présenté par M. Benard justifie l'application de l'article 48 du règlement, et je pense que personne ne le discutera, même pas son auteur.

Quant à l'amendement de M. Corniglion-Molinier, il échappe à l'article 48 du règlement, mais par un coup du sort réglementaire (*Sourires*), il tombe sous le coup de l'article 68...

M. Henry Maillet. Il tombe de Charybde en Scylla!

M. Edouard Corniglion-Molinier. Cela ne fera jamais qu'un général battu de plus! (*Rires.*)

M. le ministre des travaux publics. Mais sur le fond, le Gouvernement est parfaitement d'accord sur la nécessité de venir en aide à l'industrie hôtelière, élément moteur du tourisme français, qui doit être aidée en vue de la concurrence avec les industries hôtelières étrangères. Cette indstrie doit être en mesure, d'une part, de conserver nos compatriotes à l'intérieur de nos frontières pendant leurs vacances ou leurs congés et, d'autre part, d'attirer en France le plus grand nombre possible de touristes étrangers.

Il ne s'agit pas là d'un vœu pieux qu'émet le ministre du tourisme ou d'une vague déclaration de principe.

Depuis que j'ai l'honneur d'être chargé des intérêts du tourisme, j'ai bénéficié de la compréhension de mes collègues du Gouvernement, qui ont à connaître de l'activité touristique; j'ai pu aussi mesurer la bonne volonté et la volonté de coopération de l'industrie hôtelière. En outre, un groupe de travail qui fonctionne maintenant très régulièrement depuis plus de trois ans, et qui réunit les représentants des diverses administrations, de l'hôtellerie et des grandes fédérations touristiques, a pour la première fois posé les problèmes du tourisme. Les conclusions de ce groupe de travail sont maintenant sur le point d'être connues et l'année ne se terminera pas sans qu'elles soient déposées entre mes mains. J'ai suivi de très près ces travaux et je puis dire à l'Assemblée, spécialement à MM. Corniglion-Molinier et Benard, que, sur le problème qui les intéresse, comme toute l'Assemblée d'ailleurs, le ministère des finances va mettre au point, avec nous, une formule qui constitue un premier résultat sérieux. Nous allons pouvoir donner à l'industrie hôtelière une aide qui s'apparente à celle que reçoivent les industries exportatrices.

Nos collègues préféreront sans doute que je leur oppose les articles 48 ou 68 du règlement, si, comme c'est le cas présentement, je leur apporte, sur le fond, des réalisations, au lieu de me borner à de vagues déclarations de principe.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Je n'ai plus présents à l'esprit les termes de l'article 68 du règlement. M. le ministre pourrait-il m'en rappeler la portée exacte ?

M. le ministre des travaux publics. L'article 68 du règlement prévoit que ne peut être introduite dans les lois de budget aucune disposition qui ne viserait pas directement les recettes ou les dépenses.

Or, le texte que vous proposez concerne visiblement le fonctionnement de l'ensemble d'une industrie et n'est donc pas de nature strictement budgétaire.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Je vous remercie de cette précision.

M. le président. Monsieur Corniglion-Molinier, nul n'est censé ignorer... le règlement. (*Sourires.*)

M. Edouard Corniglion-Molinier. Sans doute, monsieur le président, mais on peut avoir mauvaise mémoire, surtout quand on est un vieux général. (*Sourires.*)

M. le président. Monsieur Benard, vous avez, je crois, retiré votre amendement ?

M. le rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. Antoine Demusois. Naturellement!

M. le président. L'amendement n° 80 présenté par M. Benard, au nom de la commission des finances, est retiré.

L'amendement n° 150 de M. Corniglion-Molinier est disjoint, par application de l'article 68 du règlement.

MM. René Pleven et Roger Secrétain ont déposé un amendement n° 107 rectifié tendant à insérer un article additionnel ainsi conçu:

« Les collectivités locales, les syndicats de départements ou de communes pourront emprunter auprès des caisses publiques les sommes nécessaires à la reconstruction de ponts détruits par faits de guerre, compris dans la voirie nationale et inscrits au plan de reconstruction.

« Les charges d'amortissement desdits emprunts qui devront être conclus pour une période d'au moins quinze ans, seront remboursées aux collectivités locales, à partir de l'année suivant la réalisation desdits emprunts, sur les crédits inscrits chaque année au budget des travaux publics pour les travaux de reconstruction. »

La parole est à M. Secrétain.

M. Roger Secrétain. Mes chers collègues, il ne sera pas nécessaire d'insister très longtemps sur la substance de cet article additionnel, puisque, sur le même sujet, j'ai déjà eu l'occasion, lors de l'examen du chapitre 53-20, de recueillir l'adhésion de M. le ministre des travaux publics, de M. le rapporteur de la commission des finances et, je pense, de M. le rapporteur de la commission des moyens de communication.

Il s'agit en bref de donner aux collectivités locales la possibilité de reconstruire leurs ponts détruits, sans avoir à consentir des sacrifices qu'elles ne pourraient supporter, c'est-à-dire de les autoriser à contracter des emprunts qui serviront naturellement à faire démarrer rapidement les travaux. Ces emprunts seront, par la suite, amortis par l'Etat lui-même, des crédits étant inscrits, chaque année, au budget des travaux publics, à cet effet, durant la période d'amortissement.

Il n'est pas nécessaire, je pense, d'insister sur l'importance d'un texte dont l'adoption permettrait de mettre fin à une situation grave car la non-reconstruction de plus de 2.000 ouvrages détruits pendant la guerre a de sérieuses conséquences sur la situation générale.

La plupart de nos grandes villes sont embouteillées. Nous comprenons très bien, par ailleurs, que l'Etat n'ait pu, au cours de ces dix années, en dépit d'efforts sérieux, reconstruire tout ce qui avait été détruit. Mais il ne nous semble pas possible de rester plus longtemps dans cette situation et d'attendre des crédits budgétaires dont l'attribution dépend de la bonne volonté du ministre — dont nous ne doutons pas — mais qui, de toute façon, sont donnés au compte-gouttes.

Cet article additionnel que j'ai présenté avec M. Pleven et qui a recueilli l'adhésion du ministre et des commissions compétentes, je le répète, permettra d'en finir une bonne fois avec ce qui constitue un handicap sérieux pour l'économie et la situation générale de la France. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics

M. le ministre des travaux publics. Je regrette, pour ma part, qu'on ne puisse étendre le bénéfice de cet article additionnel à la voirie départementale et communale, car il est incontestable

que départements et communes font en matière de voirie un effort remarquable auquel le Gouvernement est heureux de rendre hommage. Nous savons tous par expérience sur le plan local à quel point cet hommage est mérité.

Le libellé de cet article additionnel n'étend pas à la voirie départementale et communale ces facilités de crédit. On m'a objecté qu'une telle extension comporterait des incidences financières telles que nous serions obligés d'opposer là encore un article du règlement.

Comme je mesure fort bien l'intérêt que présente cet article additionnel, je lève simplement, en regrettant de ne pouvoir faire davantage pour la cause que je viens d'indiquer, toute opposition de la part du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. André Morice, pour répondre au Gouvernement.

M. André Morice. Monsieur le ministre, nous sommes satisfaits de votre prise de position qui, peut-être, si cet article additionnel est mis en application, nous permettra d'en terminer avec les deux mille ponts qui restent à reconstruire.

Si j'interviens pour souligner cette situation, c'est parce que c'est un problème qui a déjà été étudié et dont la solution serait de nature, dans une période difficile, à apporter, dans la plupart des régions, des possibilités de travaux qui sont loin d'être négligeables.

Nous avions envisagé, à une autre époque, monsieur le ministre, de chercher des moyens de financement qui ne soient pas spécialement prélevés sur les budgets. Nous avions pensé à étendre à la construction des ponts, sous une tout autre forme bien entendu, les modalités que nous avions préparées pour la remise en état des voies navigables, en demandant aux intéressés, départements et collectivités, sous des formes à déterminer, de participer à l'apport des ressources permettant de gager des emprunts. Nous avions même envisagé — malheureusement, cela n'a pu être réalisé parce que la vie d'un gouvernement, vous le savez, est toujours limitée dans le temps — de faire par région de véritables groupes d'entreprises régionales, de façon à pouvoir utiliser la main-d'œuvre locale et traiter plusieurs ouvrages à la fois. Cela eût permis de réaliser des économies substantielles, obtenues par la concentration des commandes et des moyens à mettre en œuvre.

Je voudrais que la proposition de nos collègues MM. Pleven et Secrétain serve de base à la poursuite des études que nous avions entreprises, afin que puisse être enfin réalisée, après dix ans d'attente, la reconstruction de ces ponts, ce qui supprimerait une gêne sérieuse à la circulation générale, tout en apportant du travail aux populations des régions intéressées. (*Applaudissements sur certains bancs à gauche.*)

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de MM. Pleven et Secrétain.

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. M. Regaudie a déposé un article additionnel n° 114 ainsi conçu :

« Par dérogation aux dispositions de l'article 13 de l'ordonnance n° 45-2283 du 9 octobre 1945 modifié et à celles de l'article 10 de la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948, il pourra être procédé au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, à des intégrations complémentaires dans le corps des administrateurs civils en faveur des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale qui appartenaient, avant le 31 décembre 1945, au cadre supérieur de ladite administration et qui remplissaient toutes les conditions requises par les textes précités pour être nommés administrateurs civils.

« En tout état de cause, les nominations visées ci-dessus ne pourront porter le pourcentage d'intégration initiale au delà de 80 p. 100 de l'effectif réel des cadres supérieurs à la date du 31 décembre 1945. »

La parole est à M. Regaudie.

M. René Regaudie, *président de la commission des moyens de communication.* Mesdames, messieurs, l'article additionnel que j'ai déposé a pour but de mettre un terme à une situation regrettable et anormale.

Celle-ci est signalée par M. le rapporteur de la commission des finances, qui s'exprime de la façon suivante au sujet du chapitre 31-02 :

« Votre commission des finances a regretté de voir qu'aucune mesure n'avait été prise en faveur des agents supérieurs de ce ministère, qui se trouvent dans une situation particulièrement défavorisée à la suite des mesures qui ont été prises pour les mêmes catégories dans les autres ministères.

« Il ne faudrait pas que la technicité qu'imposent les tâches du ministère des travaux publics empêche le recrutement des administrateurs qualifiés dont il a besoin. »

Il est de fait qu'au ministère des travaux publics une catégorie de fonctionnaires a été totalement oubliée. Si différents textes sont intervenus depuis la Libération, ils n'ont apporté aucune solution à la situation des agents supérieurs de ce département.

Tandis qu'au ministère de l'intérieur, au ministère de la santé publique et au ministère des finances les agents supérieurs bénéficiaient d'un reclassement et d'une revalorisation de situation, il n'en était pas de même au ministère des travaux publics. Les textes qui ont été élaborés ne s'appliquent nullement à ce ministère, qui constitue cependant le cas le plus typique. En effet, malgré un recrutement largement comparable en qualité à celui des autres administrations, la proportion d'intégrations n'y a été que de 57 p. 100, alors qu'elle a été de 97 p. 100 au ministère des finances et que la moyenne, pour l'ensemble des administrations, se situe à une distance sensiblement égale de ces deux chiffres extrêmes.

De bons fonctionnaires des travaux publics, remplissant toutes les conditions légales exigées et ayant fait l'objet de propositions flatteuses de leurs chefs, ont donc été écartés du corps des administrateurs civils par suite de la fixation à un niveau anormalement bas du pourcentage d'intégrations dans leur administration.

Le présent article additionnel répond à la préoccupation de régulariser cette situation. Si l'Assemblée l'adoptait, elle mettrait un terme à une situation anormale et répondrait à un souci de justice élémentaire.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. M. le président de la commission des moyens de communication a plaidé un dossier que connaît bien le ministre des travaux publics.

En effet, depuis 1946, selon des règles générales, mais compte tenu des situations particulières à chaque ministère, des intégrations de cette nature ont eu lieu. Dans un certain nombre de cas, le pourcentage d'intégration a été porté à 80 p. 100; dans d'autres il a été limité à des chiffres inférieurs.

Pour le ministère des travaux publics, c'est le pourcentage de 60 p. 100 qui a été retenu, ce qui fait que nous n'avons bénéficié que de l'intégration de soixante agents sur quatre-vingt-dix-neuf, alors que le taux de 80 p. 100 aurait permis l'intégration de soixante-dix-neuf agents, voire, si l'on avait appliqué la mesure avec bienveillance, de quatre-vingts.

Les choses étant ce qu'elles sont, la négociation est ouverte et l'affaire pendante depuis plusieurs années entre le ministère des travaux publics, le ministère des finances et le secrétariat d'Etat à la fonction publique.

Je suis en mesure d'indiquer à l'Assemblée, spécialement à M. le président de la commission des moyens de communication, que cette question est actuellement étudiée sur le plan général, c'est-à-dire en comparant les pourcentages d'intégration qui ont été attribués aux différentes administrations, ce qui permettra de juger si les attributions de pourcentage ont été rationnelles ou si, au contraire, il convient de les reconsidérer.

Pour l'instant, je ne puis en dire davantage bien qu'étant moi-même, par destination, très partisan de voir cette affaire soumise à un nouvel examen dans le sens le plus favorable à l'intégration des agents supérieurs dans le cadre des administrateurs civils.

Comme pour un amendement précédent, et alors qu'il n'y a aucun désaccord sur le fond entre M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme et moi-même, je me trouve dans l'obligation de faire observer que cet article additionnel tombe sous le coup de l'article 48 du règlement. (*Mouvements divers.*)

En effet, le traitement moyen de l'administrateur civil étant plus élevé que le traitement moyen des agents supérieurs, dès l'instant où l'on opère des intégrations, on élève le traitement moyen et le montant global des traitements moyens. Il est, par conséquent, incontestable que l'article 48 du règlement est applicable.

D'autre part, j'indique à M. le président de la commission des moyens de communication qu'il y aura grand intérêt à réexaminer cette question lorsque viendra en discussion le budget des charges communes. C'est à ce moment-là que le problème d'ensemble pourra être reconsidéré par rapport aux autres administrations centrales, ce qui est mon plus cher désir

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication.

M. le président de la commission des moyens de communication. Monsieur le ministre, je vous remercie de rendre hommage à ces agents supérieurs. Mais je préférerais que vous acceptiez l'article additionnel que j'ai eu l'honneur de déposer.

Vous avez dit — ce qui est la vérité — qu'il fallait apporter une solution à une situation que vous avez qualifiée d'anormale. Vous avez vous-même rendu hommage à plusieurs

reprises à ces agents et vous souhaitez, dites-vous, que leur situation soit régularisée.

Il ne semble pas que l'article 48 du règlement s'applique à mon amendement. Je ne pense pas, en effet, qu'il ait l'incidence financière que vous indiquez.

Je me permets d'insister, monsieur le ministre, et de vous demander, pour de multiples raisons, en particulier étant donné l'insignifiance de l'incidence financière et le fait que votre ministère est celui où l'on a été le plus sévère dans le reclassement, d'accepter, afin de réparer une injustice flagrante, que cet article additionnel soit adopté par l'Assemblée.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Monsieur Regaudie, je suis parfaitement d'accord, je le répète, sur le fait que cette affaire doit être reprise complètement. Je considère, en effet, que le pourcentage d'intégrations consenti au ministère des travaux publics a été inférieur à ce qu'il aurait dû être.

M. le président de la commission des moyens de communication. Il a été inférieur à celui de tous les autres ministères, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics. Je suis parfaitement d'accord avec vous sur ce point.

Je vous demande tout de même de ne pas insister dans l'immédiat car cet amendement se heurte à une difficulté qui n'est ni de votre ressort ni du mien, mais qui est d'ordre réglementaire.

M. le président de la commission des moyens de communication. J'entends bien. Je le regrette.

M. le ministre des travaux publics. Je le regrette avec vous. Toute insistance ne pourrait que compromettre les chances que nous avons, en raison du travail déjà accompli et qui se poursuit, d'aboutir à un résultat positif.

Là encore, mes chers collègues, nous nous trouvons en présence d'une situation qui n'est plus entière, en ce sens que depuis que j'ai l'honneur d'assumer la charge de ministre des travaux publics, elle fait l'objet de négociations, de conversations, d'un travail en commun avec les administrations intéressées, spécialement celle des finances.

Il ne faut pas, par précipitation, risquer de compromettre une solution qui, maintenant, devient accessible par des moyens normaux et dont, je le répète, nous pourrons vérifier la réalité ou l'illusion lorsque nous dicuterons du budget des charges communes.

M. le président. Monsieur Regaudie, maintenez-vous votre amendement ?

M. le président de la commission des moyens de communication. Je suis au regret de ne pouvoir accéder au désir de M. le ministre.

Je comprends sa situation difficile, mais je sollicite l'avis de la commission des finances sur le point de savoir si l'article 48 du règlement est applicable.

M. le président. C'est précisément ce que j'allais faire. Je demande à la commission de dire si les articles 48 ou 68 du règlement sont applicables à l'article additionnel de M. Regaudie.

M. le rapporteur. Je voudrais venir en aide, à la fois à M. le ministre, à M. le président de la commission des moyens de communication (*Sourires*) et aux fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale et je formule la suggestion suivante:

Si l'on insérait dans l'article additionnel les mots suivants: « dans la limite des crédits inscrits au budget », l'article 48 du règlement ne lui serait pas opposable. (*Sourires.*)

M. le président de la commission des moyens de communication. J'accepte volontiers cette suggestion.

M. le président. Qu'en pensez-vous, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics. Je trouve que M. le rapporteur spécial est vraiment très intelligent! (*Sourires.*)

M. le président. Compte tenu de la modification suggérée par M. le rapporteur et acceptée par l'auteur de l'article additionnel, cet article se trouverait donc ainsi rédigé:

« Par dérogation aux dispositions de l'article 13 de l'ordonnance n° 45-2283 du 9 octobre 1945 modifié et à celles de l'article 10 de la loi n° 48-1992 du 31 décembre 1948, il pourra être procédé au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, dans la limite des crédits inscrits au budget, à des intégrations complémentaires dans le corps des administrateurs civils en faveur des fonctionnaires supérieurs de l'administration centrale qui appartenaient, avant le 31 décembre 1945, au cadre supérieur de ladite administration et qui remplissaient toutes les conditions requises par les textes précités pour être nommés administrateurs civils.

« En tout état de cause, les nominations visées ci-dessus ne pourront porter le pourcentage d'intégration initiale au delà de 80 p. 100 de l'effectif réel des cadres supérieurs à la date du 31 décembre 1945. »

Je mets aux voix l'article additionnel ainsi rédigé.

(*L'article additionnel, ainsi rédigé, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. MM. Marcel Noël, Midol, Demusois, Barthélemy, ont déposé un amendement n° 144 tendant à insérer un article additionnel ainsi conçu:

« Aucune ligne de voie ferrée S. N. C. F. ne pourra être fermée au trafic voyageurs ou marchandises sans accord de l'Assemblée nationale, saisie du dossier d'exploitation des lignes intéressées. »

La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. L'émotion qui s'empare de nos populations lorsque la suppression d'une ligne affluente est envisagée ou décidée est le reflet des répercussions économiques et sociales que provoque cette suppression.

A chaque occasion, soit devant notre commission des moyens de communication, soit devant notre Assemblée, de nombreux parlementaires se sont faits l'écho de cette émotion en demandant des garanties.

C'est en raison des craintes exprimées par les populations de toutes les régions de France que nous avons déposé cet article destiné à nous permettre de contrôler nous-mêmes la suppression, après étude du dossier, de la ligne envisagée.

M. le ministre nous objectera peut-être que ce sont là des questions de détail sur lesquelles l'Assemblée ne peut s'arrêter. Ce n'est pas notre avis, car le travail d'examen des dossiers sera surtout fait par la commission des moyens de communication ou d'autres commissions saisies pour avis, qui examineront et statueront en toute équité, en tenant compte de l'intérêt de la ligne et des conséquences économiques et sociales des mesures envisagées.

C'est dans cet esprit que je demande à l'Assemblée de voter notre article additionnel.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Monsieur le président, je ne pense pas que, cette fois-ci, il puisse y avoir le moindre doute sur l'application de l'article 68 du règlement.

Monsieur Noël, autant le Gouvernement estime nécessaire — je crois en avoir donné des preuves depuis la rentrée parlementaire — qu'une collaboration étroite s'établisse avec la commission des moyens de communication sur la délimitation des principes d'une grande politique des transports, autant il estime que transformer cette commission en un organe administratif annexé au ministère des travaux publics serait déplorable à la fois pour elle-même, pour le Parlement — dont ce n'est pas le rôle — et pour l'administration, puisque la mesure proposée viendrait ralentir le rythme des réalisations gouvernementales déjà suffisamment alourdi par tout l'appareil administratif.

Cependant, je profite de cette occasion pour indiquer que, sur ce point aussi, nous rencontrons l'un des aspects de l'effort de coordination que nous réalisons présentement — et qui n'est pas non plus le premier — en matière de fermeture de lignes secondaires.

Je profite de l'occasion pour m'élever contre la thèse qui me présente comme un maniaque de la fermeture des lignes, animé dans cette tâche d'une sorte de joie mauvaise.

Mes chers collègues, il ne s'agit pas du tout de cela. Je serai amené à vous fournir ultérieurement quelques explications à ce sujet, mais soyez assurés que je n'ai pas d'autre souci que celui d'une meilleure coordination.

En conclusion, j'oppose à l'amendement de M. Marcel Noël l'article 68 du règlement.

M. le président. La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Monsieur le ministre, vous ne m'avez pas convaincu.

Je m'empresse d'abord de vous dire que je ne pense nullement que vous éprouviez une joie mauvaise à supprimer des lignes, mais l'expérience est là: des lignes ont déjà été fermées au trafic sinon par vous, monsieur le ministre, du moins par vos prédécesseurs ou tout au moins avec leur assentiment. Vous comprendrez donc que, sur ce point, nous ne puissions vous suivre et que nous maintenions notre article additionnel.

Pour ce qui concerne l'application de l'article 68 du règlement que vous m'opposez, j'ai pris la précaution de m'y référer et j'affirme qu'il ne saurait s'appliquer à mon article additionnel.

M. Emile Liquard. Ce n'est pas à vous à en juger.

M. le président. Il va être très facile de vous départager, mes chers collègues.

Monsieur Noël, vous avez certainement le dessein d'abréger le débat. Aussi permettez-moi de consulter immédiatement la commission des finances sur le point de savoir si l'article 68 du règlement s'applique à votre amendement.

M. Marcel Noël. Auparavant, monsieur le président, je vous demande la permission de conclure.

J'affirme que notre proposition loin d'engager des dépenses supplémentaires tend à apporter des recettes puisqu'elle implique des précautions soient prises avant toute décision de fermeture de lignes.

La démonstration a été faite que la suppression des lignes ne s'est pas traduite par des économies pour la Société nationale des chemins de fer français; au contraire, elle a accru le déficit. Notre proposition tend à améliorer la situation financière de notre grande société nationale tout en préservant l'économie des régions qui sont touchées par les suppressions de lignes. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Je fais donc appel à M. le rapporteur pour qu'il examine objectivement notre demande et qu'il déclare nettement que l'article 68 du règlement ne lui est pas applicable.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. L'article 68 du règlement est applicable à l'amendement de MM. Marcel Noël, Midol, Demusois, Barthélemy.

M. le président. En conséquence, l'amendement est disjoint.

MM. Albert Schmitt, Schaff, Penoy ont présenté un amendement n° 154 tendant à insérer un article additionnel ainsi conçu:

« L'article 2 du décret n° 54-1100 du 12 novembre 1954 est abrogé. »

La parole est à M. Schmitt.

M. Albert Schmitt. Monsieur le président, mon article additionnel rejoint en vérité celui de M. Noël.

M. le président. Dans ces conditions monsieur Schmitt, il doit subir le même sort.

M. Albert Schmitt. Monsieur le président, je vous demande d'être, en l'occurrence, un peu plus généreux que vous ne l'avez été à mon endroit lors d'une séance précédente et de me permettre de poursuivre mes explications.

M. le président. Au cours de la présente séance je me suis montré très généreux, monsieur Schmitt.

M. Albert Schmitt. Soyez-le encore, monsieur le président; je n'abuserai pas.

L'article 68 du règlement ne peut pas être opposé à mon amendement et voici pourquoi: Samedi dernier, avec la permission de M. le président, j'ai développé à la tribune mes arguments contre la fermeture des lignes secondaires et la nouvelle politique ferroviaire instaurée par le Gouvernement. Je ne vais évidemment pas répéter mes explications, mais j'insiste sur un point tout à fait particulier.

L'article 2 du décret 54-1100 du 12 novembre 1954 abroge l'article 25 du décret du 14 novembre 1949. Il détruit, en quelque sorte, les quelques garanties que nous pouvions avoir encore au sujet de la possibilité de fermer des lignes dites secondaires.

C'est ainsi que j'avais indiqué qu'il était possible de consulter auparavant le conseil général par le truchement du C. D. T. et le conseil supérieur des transports.

Vos déclarations de samedi, monsieur le ministre, ne peuvent nous rassurer et certaines de nos inquiétudes persistent. Nous croyons qu'il n'est pas possible de laisser au seul ministre des travaux publics, quelle que soit sa valeur personnelle et ses qualités techniques, le pouvoir de décider si oui ou non une ligne est rentable et doit être fermée.

Jusqu'à présent la Société nationale des chemins de fer français se livrait, sur demande du ministre, à des études préalables qui permettaient de constater si oui ou non une ligne était déficitaire. Vous avez supprimé par décret cette procédure.

Vous avez fait valoir que c'était là une simplification d'une procédure quelque peu byzantine. En réalité c'est un problème de fond qui se pose.

Pour éviter tout arbitraire — je m'excuse du terme; il est peut-être choquant, mais correspond à la réalité — pour ne pas laisser au seul ministre des travaux publics le pouvoir exhorbitant de décider si oui ou non une ligne doit être fermée, je vous demande, mesdames, messieurs, de voter notre article additionnel auquel l'article 68 du règlement ne saurait être opposé puisqu'il n'est pas établi que la fermeture d'une ligne entraîne certainement une économie. Comme je l'ai dit hier soir, au cours d'une interruption, c'est une question d'appréciation.

Je demande donc à l'Assemblée nationale d'adopter notre article additionnel.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je suis au regret de dire à M. Schmitt qu'il y a une deuxième raison pour que l'article 68 du règlement soit opposable à son article additionnel bien qu'une seule soit déjà suffisante.

Vous dites en effet: « L'article 2 du décret n° 54-1100 du 12 novembre 1954 est abrogé. »

Si maintenant une loi de budget permettait d'abroger des décrets, il ne resterait plus qu'à supprimer l'article 68 du règlement!

M. le président. Je demande à la commission de dire si l'article 68 du règlement est applicable à l'article additionnel de M. Schmitt.

M. Marcel Noël. Monsieur le président, vous n'avez pas, réglementairement, à consulter la commission. C'est à vous de décider.

M. le président. Monsieur Noël, il existe une jurisprudence en vertu de laquelle la présidence, dans un souci d'objectivité auquel vous rendrez hommage, tient toujours à obtenir l'avis de la commission des finances avant de se prononcer.

Comme je l'ai toujours fait, je demande à M. le rapporteur si l'article 68 du règlement est applicable.

M. le rapporteur. Oui, monsieur le président, il est applicable.

M. le président. En conséquence, la disjonction est de droit.

L'amendement de MM. Schmitt, Schaff et Penoy est disjoint.

[*Article* 1er (suite).]

ETAT A (*suite*).

M. le président. Nous allons examiner maintenant les quatre chapitres de l'état A qui ont été réservés, le 11 décembre, en vue d'une discussion d'ensemble.

Auparavant, j'indique que le Gouvernement, les commissions et tous les groupes, sauf le groupe indépendant paysan qui dispose encore de deux minutes, ont épuisé leur temps de parole.

Trente-sept amendements ont été déposés sur ces chapitres, qui intéressent vivement l'Assemblée. Je demande à nos collègues de faire un effort pour que nous en terminions cet après-midi avec l'examen de ce budget. Si je ne rencontrais pas une suffisante bonne volonté je serais obligé, à mon très grand regret, de recourir aux rigueurs du règlement.

M. Robert Bichet. Je demande la parole, pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Bichet, pour un rappel au règlement.

M. Robert Bichet. Monsieur le président, je regrette que l'application rigoureuse du règlement soit aussi tardive.

L'Assemblée vient de consacrer au vote de certains budgets, notamment ceux de l'agriculture et de l'éducation nationale, un nombre d'heures quintuple ou sextuple de celui initialement prévu. Je m'étonne donc que, pour le budget en discussion, vous fassiez preuve d'une rigueur qui ne s'est pas fait sentir encore pour les autres.

M. le président. Au fond, monsieur Bichet, votre argumentation se résume ainsi: « Nous avons péché hier, continuons aujourd'hui! » (*Sourires.*) Permettez-moi de n'être pas de votre avis.

En outre, hélas! le temps consacré au budget des travaux publics a dépassé de beaucoup tout le temps consacré à chacun des autres budgets. (*Protestations au centre.*)

M. Albert Schmitt. Certainement pas!

M. le président. Je donne lecture du premier des quatre chapitres réservés:

« Chap. 45-42. — Chemins de fer. — Application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français, 60 milliards de francs. »

La parole est à M. Robert Manceau.

M. Robert Manceau. Mesdames, messieurs, je laisserai à mon camarade M. Marcel Noël le soin de traiter du problème général de la Société nationale des chemins de fer français.

Je limiterai mon propos aux revendications des cheminots parce qu'ils sont, en fait, les principales victimes de la politique de démembrement de la Société nationale des chemins de fer français.

En effet, si le plan de cinq ans du Gouvernement — qui consiste à ramener le réseau ferré français de 30.600 kilomètres de lignes-voyageurs à 20.000 kilomètres, et de 41.000 kilomètres de trafic-marchandises à 31.000 kilomètres, soit la fermeture de 10.000 kilomètres au service voyageurs et 10.000 kilomètres au trafic — était appliqué, ce serait l'étouffement économique de régions entières, ce qui équivaudrait à un suicide économique qui aurait des répercussions sur toute la France.

Mais d'autre part, les conséquences de l'application de ce programme sont à peine imaginables et désastreuses pour la corporation des cheminots et les populations des régions traversées par ces lignes.

Nous estimons que la compression des effectifs qui résulterait de l'application de ce plan aboutirait au licenciement de 110.000 à 130.000 cheminots.

Les cheminots, qui en ont assez des discours et des félicitations qu'on ne manque pas de leur décerner à chaque occasion, veulent être défendus.

Il est, en effet, anormal qu'après avoir reconnu officiellement le courage, la valeur professionnelle et le travail des cheminots, d'abord au lendemain de la Libération puis après la reconstruction du réseau ferroviaire, enfin, récemment à l'occasion des performances de retentissement mondial accomplies par la Société nationale des chemins de fer français, le Gouvernement laisse peser sur ce personnel une pareille injustice.

C'est pourquoi nous demandons la disjonction du chapitre 45-42, afin qu'une lettre rectificative vienne doter ce chapitre relatif aux subventions à la Société nationale des chemins de fer français du crédit nécessaire pour faire droit aux justes revendications des cheminots.

En grand nombre, ceux-ci se rendent mieux compte maintenant que c'est contre eux que se retourne la politique de productivité qu'on leur a demandé de réaliser en leur faisant miroiter l'amélioration de leur sort.

Selon des renseignements que je trouve dans un ouvrage que j'ai sous les yeux, qui s'intitule *L'Année ferroviaire* 1954, et auquel collaborent de nombreuses personnalités des transports dont M. Armand, directeur général de la Société nationale des chemins de fer français, le réseau français se place au premier rang des grandes nations européennes en ce qui concerne le plus petit nombre de cheminots employés par kilomètre exploité.

En France, le nombre des cheminots par kilomètre exploité est de 9,43, contre 19,36 en Angleterre, 16,12 en Allemagne occidentale, 15,33 en Belgique, et 9,69 en Italie.

Mais à qui rapporte cet effort accompli par les cheminots et quelle est la part qui leur revient ?

Si nous examinons le dernier document de la S. N. C. F. intitulé *Activité et productivité de la S. N. C. F.*, on s'aperçoit que durant l'année 1938, la S. N. C. F. a réalisé un trafic de 48 milliards d'unités-trafic, étant entendu que l'unité-trafic signifie: un voyageur par kilomètre parcouru ou une tonne de marchandises par kilomètre parcouru.

Si l'on additionne le nombre de voyageurs-kilomètre et le nombre de tonnes-kilomètre, on arrive, en 1938, à 48 milliards d'unités-trafic et en 1953 à 67 milliards d'unités-trafic, soit 19 milliards de plus, c'est-à-dire un trafic qui, en 1953, était supérieur de 40 p. 100 à celui de 1938.

En 1938, il y avait 514.000 cheminots à la S. N. C. F. pour une production de 48 milliards d'unités-trafic, alors qu'en 1953, il n'y en a plus que 410.000 pour une production de 67 milliards d'unités-trafic; soit 114.000 cheminots de moins pour un trafic supérieur de 19 milliards d'unités-trafic.

Il est bon de souligner que, depuis 1953, les effectifs de la S. N. C. F. sont de 387.000.

En 1938, les unités-trafic par heure de travail de l'agent étaient de 50. En 1953, elles ont atteint le chiffre de 80, soit pour 1953 une productivité de 60 p. 100 supérieure à celle de 1938.

La première conséquence est donc que la production a augmenté et que les effectifs ont fondu, de 1938 à ce jour, de 127.000 cheminots.

Qui profite de l'augmentation de la production, c'est-à-dire de l'augmentation du trafic et de la diminution massive des effectifs de cheminots ? Les cheminots le constatent, c'est l'Etat-patron.

En effet, actuellement le traitement des cheminots, indemnités de résidence plus les trois parts de productivité comprises, représente un pouvoir d'achat égal à 56 p. 100 de celui de 1938. Si nous examinons les primes de production, leur valeur est de 50 p. 100 de celles de 1938.

Deuxième conséquence: les cheminots travaillent plus; ils sont moins nombreux et ils gagnent moins.

Si nous examinons maintenant le protocole de productivité signé par les dirigeants nationaux de Force ouvrière et de la C. F. T. C. et qui est appliqué depuis le 1er janvier 1951, on comprend mieux à qui profite la productivité et l'on se rend mieux compte des conséquences qu'elle a pour les cheminots.

En effet, sur quatre tranches de productivité que comporte ce protocole, la S. N. C. F. en a réalisé trois. Ces trois tranches lui ont permis d'économiser 470 millions d'heures de travail sur 570 millions d'heures que comportent les quatre tranches.

Cette productivité a permis à la S. N. C. F. de comprimer les effectifs, du 1er janvier 1951 au 31 juillet 1954, de cinquante-cinq mille agents.

Tout cela se traduit par une économie de 70 milliards de francs, dont 20 milliards sont destinés aux cheminots et 50 à l'Etat-patron, c'est-à-dire que moins d'un tiers revient aux cheminots et plus des deux tiers bénéficient à l'Etat-patron.

Certains objecteront sans doute que la productivité est le fait de la modernisation de la S. N. C. F. Dans une certaine mesure c'est vrai, mais ceux qui connaissent les conditions de travail des cheminots savent que l'élément essentiel de la productivité est surtout l'exploitation accrue du personnel, l'aggravation des cadences infernales qui tuent, pour un dur labeur qui s'effectue de jour et de nuit et par tous les temps.

Et comme elle ne rapporte qu'à l'Etat-patron et aboutit à des licenciements, les cheminots sont opposés à cette productivité qui les ravale au rôle de bête humaine et les conduit à un vieillissement précoce. Ils constatent qu'en régime capitaliste productivité et modernisation ne concourent pas à la réduction de l'effort du travailleur; et c'est en partant de ces considérations que les cheminots revendiquent le retour à la semaine de quarante heures et le maintien de leur régime de retraites acquis par des années de lutte ouvrière.

Ils demandent surtout, et à juste titre, l'augmentation de leurs traitements. Ils ne réclament rien de démagogique et d'impossible, mais exigent la juste rémunération de leur travail, car le pouvoir d'achat des salaires des cheminots représente seulement 56 p. 100 de celui d'avant guerre, du fait que le niveau réel du coût de la vie est trente fois plus élevé qu'avant la guerre, alors que le coefficient de revalorisation nominale des salaires est dix-huit fois pour une productivité accrue de 160 p. 100 par rapport à celle de 1938.

Il faut souligner qu'avant la guerre les cheminots faisaient quarante heures de travail par semaine alors que maintenant ils en font quarante-huit.

C'est pourquoi je demande à M. le ministre comment il se fait que les cheminots n'ont pas bénéficié, comme les autres corporations, de la dernière augmentation de 6 francs 50 l'heure.

Ils y ont pourtant droit, car pour la plupart d'entre eux le salaire est anormalement bas. Voici deux exemples des salaires des cheminots. Un cheminot de la région parisienne débutant à l'échelle 1 touche 13.206 francs de traitement, 4.800 francs d'indemnité de résidence, 2.940 francs d'indemnité spéciale dégressive, 1.460 francs de prime de productivité, ce qui lui fait, net, par mois, 23.859 francs. Pour un cheminot de la région parisienne à l'échelle 4, après dix ans de service le traitement est de 17.490 francs, l'indemnité de résidence de 5.720 francs, soit, net, avec les autres primes, 29.360 francs.

Dans ces conditions, les cheminots revendiquent justement une augmentation basée sur 1.300 francs par mois répercutée sur l'ensemble de leurs salaires.

Mais la revendication essentielle reste l'augmentation de l'ensemble des traitements, retraites et pensions afin que le plus bas salaire ne soit pas inférieur à 25.166 francs nets, étant entendu que les 25.166 francs ne se composent que du traitement et de l'indemnité de résidence, ces deux éléments fusionnés comptant pour la retraite et que, de plus, à ces 25.166 francs nets s'ajoutent les primes diverses, primes de production, de productivité, de fin d'année et de transport.

Ils demandent aussi la suppression des abattements de zone qui, en fait, représentent une exploitation encore plus grande des cheminots de province qui font un travail identique à ceux de Paris pour un salaire diminué, puisque l'indemnité de résidence est moindre en province qu'à Paris. Les cheminots réclament donc avec force l'indemnité de province identique à celle de Paris.

M. Eugène Claudius-Petit. Et le règlement, monsieur le président ? (*Exclamations à l'extrême gauche.*)

M. Charles Benoist. La misère des cheminots ne vous intéresse sans doute pas.

M. André Dufour. Pour une fois que vous assistez à la séance, c'est pour demander l'application du règlement.

M. Eugène Claudius-Petit. Je n'ai pas de leçon d'assiduité à recevoir de vous.

M. Robert Manceau. Je m'excuse d'être intervenu un peu longuement, mais cela intéresse 380.000 cheminots. Je vous fais remarquer, monsieur le président, que c'est la première fois que je prends la parole dans ce débat.

M. Charles Benoist. Depuis que M. Claudius-Petit est président de société...

M. Eugène Claudius-Petit. Vous êtes un menteur.

M. Charles Benoist. En tout cas, administrateur.

M. le président. Monsieur Claudius-Petit, je vous en prie.

J'ai fait appel à la brièveté des orateurs. Jusqu'à présent, cet appel n'a pas été entendu. Je préviens l'Assemblée que si cela continue, je serais obligé d'appliquer strictement le règlement qui me permet, lorsqu'un groupe a épuisé son temps de parole, de refuser la parole aux orateurs inscrits et de lire moi-même le texte des amendements. L'Assemblée se trouve ainsi en face de ses responsabilités.

Veuillez conclure, monsieur Manceau.

M. Robert Manceau. Je répète que c'est la première fois que je prends la parole dans ce débat.

M. le président. Il ne s'agit pas de cela. Votre groupe a épuisé son temps de parole, comme d'ailleurs tous les autres groupes.

M. Robert Manceau. Les cheminots veulent, enfin, que les 25.166 francs leur soient payés pour quarante heures de travail par semaine, c'est-à-dire 25.166 francs pour cent soixante-treize heures de travail par mois au lieu de deux cent huit pour le cheminot de l'échelle 1 débutant, et que cette augmentation soit répercutée sur l'échelle des salaires.

A ceux qui seraient tentés d'objecter à cela qu'il est impossible de donner satisfaction à ces revendications puisqu'il y a déjà déficit, les cheminots répondent qu'il n'y aurait pas déficit si le Gouvernement et la direction de la Société nationale des chemins de fer français n'avaient pas octroyé, en 1953, 178 milliards de cadeaux aux grosses sociétés industrielles en leur accordant des tarifs nettement inférieurs aux tarifs normaux.

De plus, les cheminots considèrent que les 50 milliards accaparés par le Gouvernement et les trusts, grâce à l'accroissement de la productivité, doivent leur revenir.

Je ne rappelle donc pas les revendications lues tout à l'heure et j'en conclus en demandant à l'Assemblée nationale de bien vouloir voter la disjonction du chapitre 45-42 pour donner satisfaction aux cheminots, et en lisant quelques extraits d'une lettre que viennent d'envoyer les cheminots aux députés de la Marne.

« Monsieur le député,

« C'est avec surprise que nos camarades ont appris hier matin, par la presse, que le Parlement venait de voter l'augmentation du traitement des députés... »

M. Eugène Claudius-Petit. Nous sommes dans un salon de lecture!

M. Robert Manceau. Ce sont les cheminots qui parlent.

« Il ne nous appartient pas de faire ici le procès de cette décision ni de savoir si elle justifiée; néanmoins, nous tenons à vous faire remarquer, monsieur le député, qu'au moment où le Gouvernement refuse de mettre en application la décision de la commission supérieure des conventions collectives portant le salaire minimum garanti à 25.166 francs par mois, somme qui, comme vous le pensez, est bien un minimum pour ne pas mourir de faim, cette revalorisation de vos traitements apparaît aux yeux des travailleurs comme inopportune... »

M. le président. Monsieur Manceau, j'estime déplorable la lecture de cette lettre, car vous savez bien que l'indemnité des parlementaires a été élevée en fonction du relèvement du traitement des conseillers d'Etat et aucun membre de votre groupe n'a déposé de proposition tendant à la rattacher à un autre traitement. (*Applaudissements à gauche, au centre, à droite et à l'extrême droite.*)

Je vous prie de conclure.

M. Robert Manceau. Les cheminots tirent de cette augmentation une conclusion sur laquelle j'appelle l'attention de l'Assemblée.

M. Jean Minjoz. C'est de la démagogie!

M. Robert Manceau. Je poursuis ma lecture:

« Vous allez être appelé, au cours de la discussion du budget des travaux publics, à examiner la situation des cheminots, situation qui, vous le savez, devient de plus en plus misérable. Aussi, du fait que vous avez montré beaucoup de compréhension pour solutionner vos propres difficultés, nous osons espérer que vous appuierez de votre côté toutes les propositions tendant à améliorer le sort de nos camarades. »

Il ne semble pas que lire cette lettre des cheminots soit de la démagogie. (*Protestations à gauche, au centre et à droite.*)

C'est pour tenir compte de ces revendications et pour exiger du Gouvernement une lettre rectificative accordant les crédits nécessaires que nous vous demandons de prononcer la disjonction du chapitre 45-42. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je négligerai la comparaison entre les différents traitements pour dire que le Gouvernement n'a pas attendu d'y être invité par M. Manceau pour se préoccuper d'améliorer le sort des cheminots en fonction des circonstances actuelles et de ce qui se passe dans d'autres établissements comparables à la S. N. C. F.

Depuis une dizaine de jours, l'affaire est à l'étude entre la direction générale de la S. N. C. F., mon cabinet et les syndicats représentatifs de cheminots.

Il n'appartient pas à l'Assemblée d'intervenir dans ces négociations. Le problème est suffisamment compliqué comme cela.

M. Antoine Demusois. C'est le droit de l'Assemblée.

M. le président. D'autres orateurs doivent intervenir sur ce chapitre. Il serait peut-être préférable, monsieur le ministre, que vous répondiez à tous en même temps.

M. le ministre des travaux publics. Je suis pleinement d'accord avec vous, monsieur le président. Mais la question du traitement des cheminots est tellement importante que j'ai cru devoir mettre immédiatement un terme aux inquiétudes qui pourraient être manifestées, en me plaçant, d'ailleurs, sur un autre plan que M. Robert Manceau.

M. Charles Benoist. La question est en effet importante, mais telle n'est pas l'opinion de ceux qui font de l'obstruction.

M. le président. La parole est à M. Alcide Benoit, sur le chapitre 45-42.

M. Alcide Benoit. Je déplore que les dispositions intéressant la Société nationale des chemins de fer français ne soient pas discutées avec plus d'ampleur.

M. Eugène Claudius-Petit. C'est vous qui les torpillez.

M. Alcide Benoit. Mon cher collègue, j'ai écouté les autres orateurs en silence. Je vous prie d'user de la même bienveillance à mon égard.

M. le président. C'est aussi de bienveillance que le président fait preuve, car tous les groupes ont épuisé leur temps de parole.

M. Alcide Benoit. Le problème de la Société nationale des chemins de fer français est d'une telle importance qu'il ne devrait pas faire l'objet d'une discussion limitée.

M. le président. Il fallait y penser plus tôt. Votre groupe, comme les autres, aurait dû utiliser son temps de parole de manière à ne pas placer la présidence devant l'obligation d'écourter la discussion ou d'enfreindre le règlement.

Je vous prie d'être aussi bref que possible.

M. Alcide Benoit. Le 18 septembre 1951, notre ami Marc Dupuy déposait, au nom du groupe communiste, une proposition de loi n° 1127, tendant à accorder aux cheminots anciens combattants, déportés et internés de la Résistance, le bénéfice des dispositions légales appliquées aux fonctionnaires, ainsi qu'aux agents des services publics et des industries nationalisées, relatives aux campagnes de guerre doubles et simples.

Le 28 février 1952, MM. Lemaire, Moynet, Nigay, Regaudie et Schaff déposaient une proposition de loi n° 2835 ayant le même objet.

La commission des moyens de communication a adopté à l'unanimité les rapports de M. Marcel Noël sur la première proposition et de M. Lemaire sur la seconde.

La commission des finances a émis également un avis favorable. Sous le prétexte d'impératifs financiers, l'actuel gouvernement, comme l'avaient fait ses prédécesseurs, s'est opposé à l'inscription de cette question à l'ordre du jour de l'Assemblée.

Il ne suffit pas, dans des discours, de rendre hommage aux cheminots, de proclamer la sollicitude du Gouvernement à leur égard si par ailleurs on leur refuse ce à quoi ils ont droit au même titre que les catégories d'anciens combattants qui en bénéficient légitimement.

Au mois de mars 1951, M. Chaban-Delmas, député, déclarait qu'il appuierait cette proposition jusqu'à ce qu'elle soit satisfaite.

Le 10 septembre dernier, M. Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, en réponse à plusieurs parlementaires, a cru devoir indiquer qu'il ne lui semblait pas opportun de donner une suite favorable à cette question, en publiant une note établie par ses services dans laquelle il tentait d'opposer les cheminots aux fonctionnaires, en comparant leurs régimes de retraites.

Pour justifier son refus, M. le ministre met en comparaison plusieurs catégories de personnel — et j'abrège, monsieur le président, devant votre insistance.

M. Antoine Demusois. Mais nous avons bien le temps!

M. le président. Monsieur Demusois, je vous rappelle à l'ordre.

M. Antoine Demusois. Si vous voulez, monsieur le président.

M. le président. Je suis ici pour faire observer le règlement.

M. Antoine Demusois. Mais vous ne l'avez pas fait au début du débat.

M. le président. Le débat a été limité et organisé et il nous appartient de nous tenir dans cette limite.

M. Antoine Demusois. Mais vous êtes le premier responsable en n'ayant pas appliqué le règlement dès le début de la discussion.

M. le président. Je vous prie de ne pas m'interrompre, monsieur Demusois. En ne respectant pas le président, c'est envers vous-même que vous manquez de respect.

M. Antoine Demusois. Je n'ai aucune leçon à recevoir de vous.

M. le président. Monsieur Demusois, je vous rappelle à l'ordre une seconde fois et, si vous insistez, je le ferai avec inscription au procès-verbal.

Monsieur Benoit, veuillez poursuivre votre exposé.

M. Alcide Benoit. J'indiquais que M. le ministre des travaux publics avait comparé certains postes de fonctionnaires figurant dans les échelles 9, 11 et 19, avec des postes d'agents de la Société nationale des chemins de fer français ayant les mêmes échelles, mais dont la situation n'est pas comparable au fait que les agents de la Société nationale des chemins de fer français bénéficiaires de ces échelles sont très peu nombreux par rapport à l'ensemble des effectifs de cette administration.

Je ne détaille pas — vous le constatez — afin de faire gagner du temps à l'Assemblée.

Or, la plupart des cheminots retraités se situent bien en dessous de l'échelle 9. Sur les 253.400 pensions directes, on en dénombre environ 235.000 en dessous de cet échelon.

Les chefs de groupe sont environ 5.500. Les pensionnés de l'échelle 19 sont approximativement 400.

Monsieur le ministre, cette façon de mettre en cause différents régimes de retraites ne saurait vous servir d'argument contre une revendication légitime que vous vous étiez engagé à faire aboutir. Cela ne nous semble pas sérieux.

Pourquoi dans votre comparaison n'avez-vous pas fait état d'autres services publics tels que la R. A. T. P. ou E. D. F. ? Parce que, vous le savez bien, votre raisonnement est insoutenable. Vous manquez de logique.

Les cheminots anciens combattants ont les mêmes droits que leurs camarades fonctionnaires anciens combattants. Nul artifice ne peut prouver le contraire. La grande majorité des membres de notre Assemblée consultés individuellement par les différents groupements d'anciens combattants ou par les syndicats de cheminots, se sont déclarés favorables au vote rapide du rapport n° 3316 de notre collègue Marcel Noël.

Les signataires de la proposition n° 2835, parmi lesquels MM. Lemaire et Moynet, devenus ministres, vont-ils, avec les membres de leur groupe respectif, se joindre à nous pour exiger du Gouvernement les moyens qui permettront de mettre fin à cette injustice flagrante dont sont victimes les cheminots anciens combattants ?

A l'appui de notre demande, j'indique à nos collègues que le Conseil de la République, dans sa séance du vendredi 10 décembre 1954, a adopté à l'unanimité des 305 votants une proposition de résolution ayant le même objet, déposée par le groupe communiste.

M. le garde des sceaux, représentant M. le ministre des travaux publics, a indiqué, au cours du débat, que cette question soulevait un problème juridique du fait que « les entreprises de chemin de fer sont soumises au droit commercial ». Il a invoqué également la charge financière qui résulterait de cette mesure.

Il est facile de répondre que, dans certaines circonstances, le Gouvernement assimile les cheminots aux fonctionnaires, lorsque par exemple il les réquisitionne en cas de grève.

Selon son bon plaisir, le Gouvernement impose aux cheminots les inconvénients inhérents à la qualité de fonctionnaire et leur refuse les avantages qui en découlent.

Le Gouvernement refuse jusqu'à présent aux cheminots le droit de discuter du problème des salaires au sein de la commission supérieure des conventions collectives. Ces questions sont réglées d'office entre le Gouvernement et la Société nationale des chemins de fer français, ce qui démontre bien l'assimilation des travailleurs des chemins de fer à ceux de la fonction publique.

Quant aux ressources nécessaires au financement de notre proposition, il suffirait, pour se les procurer, de supprimer les privilèges accordés en matière de tarifs préférentiels aux grandes entreprises industrielles et commerciales.

Pour conclure, M. le garde des sceaux a indiqué que le meilleur moyen de résoudre la question était de déposer une proposition de loi.

Or, deux propositions de loi ont été déposées; des rapports ont été adoptés par les commissions compétentes, et le Gouvernement a refusé leur inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale.

Aujourd'hui, mesdames, messieurs, il faut en finir avec l'équivoque. C'est l'objet de notre intervention.

Nous demandons au Gouvernement de nous dire s'il entend nous apporter une lettre rectificative comprenant les crédits utiles pour donner satisfaction à cette revendication légitime ou s'il s'engage à mettre en discussion devant l'Assemblée, dans les premiers jours de janvier 1955, la proposition de loi n° 1127 et le rapport n° 3316 de notre collègue Marcel Noël. Sinon ce sera pour nous un motif supplémentaire pour demander la disjonction du chapitre 45-42. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Je suis à nouveau obligé de faire appel à l'Assemblée qui, jusqu'à présent, ne m'a pas entendu.

Je demande aux orateurs de limiter dorénavant leur intervention à trois minutes. Ainsi, nous pourrons arriver à un résultat, sinon je serais obligé, à mon grand regret, d'appliquer strictement le règlement.

M. Jean Nénon. Il faut supprimer les lignes secondaires dans les discours.

M. le président. La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Je voudrais présenter quelques brèves observations au sujet des conséquences de la politique gouvernementale de suppression des lignes dites secondaires de la Société nationale des chemins de fer français.

Sans autrement insister sur le fait que les hauts dirigeants de cette société eux-mêmes s'affirment de plus en plus sceptiques quant à la réalité des économies que ces suppressions sont susceptibles de procurer sur le budget d'exploitation de leur entreprise, je veux d'abord m'élever contre les méthodes autoritaires employées pour imposer la fermeture de ces lignes.

J'évoque très rapidement un exemple concret.

Au début de cette année, j'avais déposé une proposition de résolution tendant à inviter l'Assemblée à s'opposer à la suppression sur la ligne de Dole à Chalon-sur-Saône du trafic des voyageurs.

Cette proposition fut adoptée à l'unanimité, successivement par la commission des moyens de communication et par le Parlement.

En dépit de cette affirmation de la volonté clairement exprimée par l'Assemblée souveraine, cette ligne a été fermée quelques jours après et est restée fermée malgré l'opposition et les protestations de nombreux conseillers municipaux de Saône-et-Loire et du Jura.

Dans ce cas précis, il ne peut être question d'économies. Aux autorails légers qui étaient en exploitation sur ce parcours, et dont la location coûtait à la Société nationale des chemins de fer français 46 francs par kilomètre, on a substitué un système d'affrètement de cars, dont la location revient à environ 80 francs le kilomètre.

Cette mesure provoquera, en réalité, un déficit d'une cinquantaine de millions, pour aboutir à faire transporter, comme ces jours derniers, 71 voyageurs dans un véhicule dont la capacité réglementaire est de 30 passagers.

Il faut faire observer également que, cette ligne n'étant fermée qu'au trafic des voyageurs, il faut continuer d'assurer les frais de l'entretien de toute son infrastructure et de sa signalisation.

Il ne s'agit pas là de ce que M. le ministre a appelé hier une « branche desséchée », et il ne me paraît pas concevable que cette ligne puisse être définitivement fermée, car elle est appelée à prendre prochainement un regain important d'activité du fait de la découverte récente, dans les environs de Lons-le-Saunier, d'un bassin houiller d'une très grande richesse.

L'éclosion d'une nouvelle région industrielle autour du chef-lieu du Jura rendra la ligne indispensable pour relier cette région aux canaux du Rhône au Rhin et du Centre, aux régions industrielles de la vallée de la Dheune et de Chalon, au centre d'industrie de Tavaux, au nœud ferroviaire de Dole.

Cette ligne permettrait de réaliser l'itinéraire par chemin de fer le plus court entre la haute Alsace et la Suisse alémanique, d'une part, et nos ports de l'Atlantique, d'autre part.

Elle est indispensable à la prospérité agricole de la Bresse comtoise...

M. le président. Monsieur Barthélemy, je vous fais observer que vous parlez déjà depuis deux minutes et demie. Il ne vous reste plus que trente secondes.

M. André Barthélemy. Je m'en tiendrai aux trois minutes qui me sont imparties.

La fermeture de la ligne réduit déjà sérieusement le trafic de la ligne de Dijon à Lons-le-Saunier, qui risque de se voir bientôt fermée à son tour et menace ainsi d'éloigner ferroviairement Lons-le-Saunier de Paris.

Dans ce cas, de toute évidence, les économies hypothétiquement réalisées par le budget d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français grâce à cette mesure inconsidérée ne peuvent être que dérisoires, comparativement au tort considérable causé à toute l'économie d'une région française dont le développement est menacé.

M. le président. Monsieur Barthélemy, vos trois minutes sont écoulées. Je vous demande de ne pas violer la convention que nous venons de passer, et je vous prie de conclure.

M. André Barthélemy. Je conclus.

La commission des moyens de communication et l'Assemblée nationale avaient bien compris cette situation et avaient voté unanimement notre proposition de résolution.

Mais ce qui est intolérable, en l'occurrence, c'est qu'il n'ait pas été tenu le moindre compte de cette prise de position du Parlement, tenu pour négligeable.

C'est contre ces méthodes antidémocratiques que j'ai voulu protester vigoureusement à cette occasion, me réservant de reprendre cette affaire en d'autres circonstances. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Faraud.

M. Roger Faraud. Monsieur le ministre, voici un peu plus d'un an, la commission de l'éducation nationale fut saisie de deux propositions de résolution demandant au Gouvernement d'accorder le bénéfice du billet collectif de transport avec 50 p. 100 de réduction aux jeunes gens désireux de profiter des activités de plein air.

L'une de ces propositions portait ma signature et l'autre celle de M. Chaban-Delmas, député de la Gironde.

Un crédit de 100 millions de francs fut porté au budget de l'éducation nationale pour l'année 1954. Il n'a pas été utilisé parce que, dans de nombreux cas, le bénéfice de la mesure demandée pour ces jeunes ne leur a pas été accordé, ou qu'ils n'ont pas pu en profiter, en raison de la complexité des formalités qui leur étaient réclamées et enfin parce que la S. N. C. F. — si j'en crois la réponse qui fut donnée, hier matin, par M. le secrétaire d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports — n'a pas accepté de leur délivrer ce billet collectif avec 50 p. 100 de réduction.

Les jeunes ont donc été obligés de payer leurs billets à plein tarif. Par la suite il leur a été promis qu'ils seraient remboursés des frais qu'ils avaient dû consentir, mais ce remboursement n'a pas toujours été effectué.

Dans le rapport que j'ai eu l'occasion de présenter sur le budget de la jeunesse et des sports, j'ai demandé une fois de plus que soit accordé à ces jeunes le même avantage qu'aux groupements de sportifs, c'est-à-dire le billet collectif avec 50 p. 100 de réduction.

Mais la décision n'appartient pas à la seule direction de la jeunesse et des sports.

C'est pourquoi je profite de cette discussion pour m'adresser aujourd'hui au ministre des travaux publics, tuteur de la S. N. C. F.

Si j'en crois un entrefilet publié dans *Le Monde* du 14 décembre, « le ministre des travaux publics et le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports ont décidé le mois dernier qu'une réduction de 50 p. 100 sur les tarifs ferroviaires serait accordée aux mouvements de jeunesse ».

Cette information est déjà en contradiction avec la réponse qui fut faite, hier matin, par M. le secrétaire d'Etat à l'enseignement technique.

Un peu plus loin, je lis que la durée des déplacements qui avait été limitée à 8 jours serait maintenant portée à 15 jours, ce dont nous remercions le ministre.

Mais je voudrais obtenir de lui la confirmation que le communiqué publié est exact. Cette confirmation officielle me suffira et j'aurai alors la certitude qu'à partir des vacances de Noël nos jeunes bénéficieront vraiment de ce billet collectif que nous avons ensemble réclamé, il y a un an. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Briot.

M. Louis Briot. Monsieur le ministre, vous avez pris, ces temps derniers, différents décrets concernant la coordination.

Je me doute que votre tâche fut difficile, mais je voudrais que les textes pris constituent un code permettant de déterminer les droits et les devoirs de chacun. Or, j'ai bien peur que ces textes, tels qu'ils sont rédigés, ne constituent qu'une pomme de discorde.

En ce qui concerne la coordination et plus spécialement les transports terminaux, je constate que vous avez abandonné l'esprit même des décrets de 1949. Me reportant à l'article 3, je lis que vous prévoyez que « la Société nationale des chemins de fer français recevra toutes les inscriptions nécessaires pour lui permettre d'exécuter les transports routiers qu'elle aura été autorisée à assurer elle-même en application de l'article 8 de son cahier des charges et qu'elle est autorisée à assurer en application de l'article 20 du même cahier. »

Précisément, l'article 8 et l'article 20 dudit cahier ont été corrigés, si je puis dire, par le décret de 1949, car j'y relève ceci :

« Elle confiera ses marchandises à des transporteurs qui auront à son égard la qualité de voituriers. »

Or, cette fois, vous allez plus loin puisque vous l'autorisez à créer elle-même des transports routiers. Il y a donc novation.

J'entends bien que la Société nationale des chemins de fer français peut dire qu'elle ne peut pas se plier à certaines exagérations possibles de la part des transporteurs routiers. Mais on peut répondre, dans le même esprit, que les transporteurs routiers risquent de ne pas être entendus comme ils devraient l'être par la Société nationale des chemins de fer français. Autrement dit, les arguments sont valables dans les deux sens.

Vos textes sont donc assez flous, et nous voudrions que de nouveaux décrets remédient à cette imprécision.

Il est évident que lorsque la Société nationale des chemins de fer français estimera que certains transports terminaux ne peuvent pas être assurés, pour diverses raisons, elle se tournera vers vous, monsieur le ministre. Naguère, vous n'aviez qu'à apprécier le montant des tarifs; maintenant, vous aurez à apprécier la création d'un service routier.

Vous allez donc beaucoup plus loin, et devant les doléances des deux parties, vous risquez d'éprouver de grandes difficultés pour déterminer votre attitude.

C'est afin de ne pas mettre en opposition ces deux grandes activités nationales que sont le rail et la route que nous vous demandons de préciser les décrets que vous avez pris.

Vous dites : dans certaines limites précises — mais vous ne précisez pas ces limites — et, si cela est soumis à l'appréciation de ministres, dans la mesure où le cadre n'aura pas été établi.

Cela me semble s'apparenter davantage au fait du prince qu'au règlement.

Naturellement, nous ne vous demandons pas de revenir sur les décisions déjà prises. Mais nous estimons que, pour leur clarté, pour le bien des transports français, pour l'harmonie qui doit exister entre ces deux grandes activités nationales, il convient de compléter vos deux décrets par un troisième qui précisera les droits et obligations de chacune des deux parties. C'est votre intérêt comme celui du pays.

Je voudrais, en second lieu, vous parler de la suppression des lignes.

Vous envisagez la suppression de certaines lignes. Soit, mais encore faudrait-il prévoir des crédits pour mettre en état les routes qui supporteront le trafic supplémentaire qu'entraînera cette suppression. (*Très bien! très bien!*)

Les routes qui doublent certaines lignes — j'en connais — sont impraticables du fait de la densité de la circulation. En supprimant ces lignes, vous augmentez le volume de la circulation et, surtout, vous aggravez les risques d'accidents. Ce risque est déjà accru dans certaines régions du fait des intempéries : verglas et brouillard.

Les transports routiers connaîtront ainsi moins de sécurité que les transports ferroviaires. Comme vous ne prenez pas certaines mesures, que vous maintenez la ligne pour le trafic marchandises, je ne vois pas bien quel est l'intérêt de la suppression du transport voyageurs.

D'autant plus qu'il me paraît y avoir là un marché de dupes. Depuis quelques années, en effet, a-t-on fait le nécessaire pour que ces lignes ne deviennent pas déficitaires ? On a créé des services routiers parallèles qui ont détourné le trafic de la S. N. C. F. Et aujourd'hui, on nous démontre, noir sur blanc, que la ligne est déficitaire.

Bien sûr ! c'est la conséquence des mesures qui ont été prises. Mais je ne voudrais pas qu'on juge sur des conséquences; je voudrais qu'on juge sur des causes.

Dans la mesure où vous augmentez la fréquence du trafic, vous accroissez précisément le risque d'accidents sur certaines routes déjà impraticables par la densité actuelle de circulation. Comment arriverez-vous à concilier vos désirs et les conséquences probables des décisions que vous prenez ? (*Très bien! très bien!*)

Aussi bien, je constate que l'économie qui résultera de ces suppressions n'a rien à voir, en importance, avec le déficit global de la S. N. C. F.

Certains diront que je vois trop loin ? Le déficit est de 180 milliards de francs, m'a-t-on dit, et j'ai lu — ce n'est pas moi qui l'invente — que la fermeture de toutes les lignes secondaires n'entraînerait qu'une économie de 5 milliards de francs.

Reste à savoir s'il n'y aurait pas avantage à conserver ces lignes, qui constitueraient une sorte d'épine dorsale qui drainerait les voyageurs se trouvant de chaque côté et amenés par des transports par route, en provenance des régions isolées périphériques et déshéritées.

Il y a un siècle, une région que je connais bien était mieux desservie, et avec une plus grande fréquence, par les diligences qu'elle ne l'est aujourd'hui. C'est une constatation.

La S. N. C. F. est un service public. C'est pourquoi elle ne doit pas desservir seulement les régions où le réseau est en excédant; elle doit desservir toutes les régions, quelles qu'elles soient. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

Je ne saurais admettre qu'il y ait en France des régions déshéritées du point de vue des transports, parce que, précisément, vous avez voulu opérer une contraction dont l'utilité n'est pas encore démontrée.

En conclusion, monsieur le ministre, je vous demande de réexaminer ce décret de coordination et d'apporter les quelques correctifs indispensables, dans l'intérêt même des transports publics et dans votre propre intérêt. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs,

La discussion qui vient de s'instaurer montre suffisamment l'intérêt que le Parlement attache au problème de la suppression des lignes secondaires. Nous sommes un certain nombre à penser que ce problème est grave.

Nous avons noté avec quelque satisfaction, monsieur le ministre, la déclaration que vous avez faite hier soir, selon laquelle il serait tenu compte, pour ces fermetures de lignes, de l'ensemble des éléments et de la rentabilité totale.

C'est un point sur lequel je voudrais attirer votre attention. Si je ne m'abuse, une liste assez longue de lignes à supprimer est actuellement soumise au conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français. Je veux croire que celui-ci ne cédera pas à la tentation d'une opération facile et n'acceptera pas *ipso facto* une fermeture qui, sur le papier, supprimerait certaines dépenses, mais qui aurait des conséquences fâcheuses pour l'économie régionale et locale, donc pour l'économie nationale.

En effet, on oublie trop souvent qu'un grand nombre de ces petites lignes ont un intérêt vital pour les régions desservies et que, si on les supprime, il en résultera la mort économique et le chômage pour de nombreux ouvriers. Cet élément doit compter en tout premier lieu.

Monsieur le ministre, je voudrais également attirer votre attention sur un autre point, et, ici, je ne parle pas comme président de la commission des moyens de communication, mais plutôt comme président d'une assemblée départementale.

Lorsqu'on supprime des lignes secondaires, on invite les communes et les départements à prendre à leur charge l'exploitation du service de transport de substitution.

C'est un moyen de transférer aux budgets locaux des charges du budget de l'Etat. Pour être élégante, l'opération n'en est pas moins désagréable pour les administrateurs locaux. D'autant plus que ce sont les régions pauvres qui sont et qui seront les premières touchées par les mesures de suppression.

Monsieur le ministre, vous savez, puisque vous êtes administrateur d'une grande ville, que la situation financière de nos communes et de nos départements est loin d'être brillante.

Nous avons à assumer des charges considérables, chaque jour accrues.

Maires et présidents de conseils généraux, nous sommes inquiets de cette tendance à transférer systématiquement de l'Etat aux collectivités locales, que ce soit dans le domaine de l'assistance ou dans celui des transports, des charges qui nous sont imposées, sans que nous puissions exercer la moindre influence sur leur importance. (*Très bien! très bien! à gauche, au centre et à droite.*)

Dans le domaine des transports, la vérité est celle-ci. Certaines régions doivent leur activité aux chemins de fer. Penser qu'il suffit de supprimer les lignes secondaires pour régler le problème de la Société nationale des chemins de fer français est une profonde erreur. (*Très bien! très bien! à gauche, au centre et à droite.*)

Certes, sur le papier, toutes les dépenses seront supprimées. Mais il faudrait également tenir compte de la disparition de l'apport de ces lignes aux lignes principales, et cet apport n'est pas négligeable.

Des techniciens avertis estiment même que les suppressions le lignes envisagées, loin de réduire le déficit, risquent de l'augmenter et d'aggraver la situation de notre Société nationale des chemins de fer.

Ces considérations devraient faire réfléchir les autorités responsables avant qu'elles ne prennent une décision.

Et puisque l'on ne peut parler que de ce que l'on connaît, je me permettrai, à titre personnel, de citer un exemple.

Dans la liste des liaisons ferroviaires dont la fermeture est actuellement envisagée, figure le tronçon de ligne de Brive à Saint-Yrieix-la-Perche, ancienne sous-préfecture du département de la Haute-Vienne, tronçon de 59 kilomètres.

L'économie résultant de la suppression de ce tronçon de ligne est évalué à 15 ou 20 millions.

J'admire l'approximation. Mais tiendra-t-on compte, dans cette économie, de la charge qui résultera, pour les deux départements de la Corrèze et de la Haute-Vienne, de l'entretien des routes ? Tiendra-t-on compte du déficit éventuel de l'exploitation par autobus ?

Car ceux qui pensent que la suppression des lignes secondaires apportera un surplus d'activité à la route commettent souvent une erreur. Je pourrais citer tel tronçon sur lequel le fer a été supprimé dans ma région depuis un certain temps et remplacé par un service routier dont le déficit est aujourd'hui à la charge du département. Mais, bien entendu, il faut quand même continuer l'exploitation.

J'ai donc le droit d'être inquiet et tous nos collègues partagent la même émotion. C'est pourquoi nous vous demandons, monsieur le ministre, de prendre toutes les précautions.

Avant de chiffrer, un peu à la légère, les économies théoriques, comme on le fait souvent, peut-être vaudrait-il mieux rechercher une autre solution plus avantageuse. Pourquoi, par exemple, ne pas suivre la méthode préconisée par le rapport de notre collègue M. Bichet, adopté par la commission des moyens de communication, c'est-à-dire continuer une exploitation allégée ?

Ainsi, sur le tronçon de Brive à Saint-Yrieix-la-Perche, que je citais tout à l'heure, où la distance est de 59 kilomètres, avec une moyenne de 150 voyageurs à distance entière, on pourrait utiliser un autorail léger. L'exploitation deviendrait donc peut-être rentable, d'autant qu'il faudra conserver la voie pour assurer le trafic marchandises.

Je vous demande d'examiner cette possibilité. Si l'expérience n'est pas concluante, nous nous inclinerons.

Jusqu'à preuve du contraire, nous pensons qu'on peut éviter certaines fermetures de lignes, dont le résultat le plus certain serait une diminution de l'activité de l'économie et de la valeur du patrimoine national. (*Très bien! très bien! à gauche, au centre et à droite.*)

M. le président. Puis-je vous demander, monsieur le président de la commission, de montrer l'exemple de la brièveté!

M. le président de la commission. Monsieur le président, je n'ai pas abusé de la parole au cours de ce débat et je ne le prolongerai pas.

Cette observation, que je n'ai pas le temps de développer, me paraît importante. Il y aurait, en effet, beaucoup à dire à ce sujet.

Un problème social se pose aussi. Ceux qui sont actuellement les dignes employés d'une grande maison, ceux à qui on a rendu si souvent hommage, se demandent avec angoisse ce que deviendra ce magnifique instrument qu'est notre société nationale.

Monsieur le ministre, ce que nous vous demandons, c'est une politique claire, audacieuse, ferme, qui sauvegarde l'avenir, dans l'intérêt général du pays, car cet intérêt général est aussi celui de toutes les provinces et de tous les départements français (*Applaudissements à gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Rousselot.

M. René Rousselot. Je vous avais posé une question, monsieur le ministre, au sujet des subventions versées par les communes lors de l'installation de lignes secondaires sur leur territoire.

Etant donné que ces communes vont se voir supprimer les avantages que leur donnait l'exploitation des lignes et, compte tenu, d'autre part, de la valeur du franc à l'époque où les versements furent effectués et de sa valeur actuelle, je serais heureux de savoir ce qu'il adviendra de ces subventions.

La question n'est pas sans importance. Si donc vous n'avez pas la possibilité de me répondre aujourd'hui, envoyez-moi au moins une lettre qui me renseigne.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. La question que pose M. Rousselot est, en effet, importante et je ne puis, notre collègue le comprendra fort bien, fournir de réponse immédiate.

Je vais mettre le problème à l'étude et je tiendrai M. Rousselot au courant des conclusions de celle-ci.

M. le président. M. Rousselot appartient au seul groupe qui n'ait pas épuisé son temps de parole. Au nom de l'Assemblée, je remercie notre collègue de sa brièveté.

La parole est à M. Penoy.

M. René Penoy. La limitation du temps de parole ne me permet guère de me livrer à une étude approfondie du problème en cause, que l'on peut, je crois, scinder en deux parties.

Il s'agit, en premier lieu, de la subvention à cette entreprise nationale, subvention que d'aucuns et non des moins intéressés appellent déficit, bien qu'elle ne soit, en fait, qu'un remboursement de charges auxquelles la Société nationale des chemins de fer français, en qualité de service public, doit faire face.

Je tiens à le répéter, il s'agit d'une entreprise nationale au service du public.

En ce qui la concerne, la notion de déficit applicable à une entreprise privée perd donc tout son sens. Toutefois, pour résoudre cette difficulté que, sur un plan plus général, celui du budget de la nation, le Gouvernement appelle « l'impasse », tous vos prédécesseurs, monsieur le ministre, notre Assemblée, notre commission des moyens de communication et de nombreux organismes dont la tâche relève du transport privé ou public, se sont attelés à la recherche d'une coordination des transports intérieurs, sans d'ailleurs jamais y parvenir.

Permettez-moi, sans entrer dans le détail, de vous suggérer quelques mesures concernant tant le trafic voyageurs que le trafic marchandises.

Outre les mesures d'économie qui s'imposent, telles d'ailleurs que la Société nationale des chemins de fer français a commencé de les appliquer, il conviendrait: 1° de réaliser

l'harmonisation des transports publics de voyageurs par route et des transports sur rails, parallèles; 2° d'envisager une diésélisation et une simplification de l'exploitation des lignes secondaires; 3° de détaxer sérieusement le carburant que la S. N. C. F. consomme en quantités toujours plus importantes en raison du développement des autorails.

En matière de trafic marchandises, il y aurait lieu: 1° de placer sur un plan d'égalité de charges techniques les divers modes de transports; je souligne, à cet effet, que les taxes supportées par les transports routiers de marchandises devraient être au moins égales pour les transports publics et pour les transports privés, dans le sens du taux minimum actuellement appliqué bien entendu; 2° de permettre à la S. N. C. F. d'appliquer, sur les voies modernisées, des tarifs plus en rapport avec les prix de revient complets.

Mais ce sont là des vues de l'avenir dont la préréalisation doit être entreprise immédiatement. Aujourd'hui, nous en sommes à ce que j'appellerai la conversion des chemins de fer, telle que vous venez déjà de l'appliquer et qui risque de toucher le personnel.

Par trois décrets publiés au *Journal officiel* du 13 novembre, le Gouvernement a décidé le déclassement de près de 2.000 kilomètres de voies ferrées, ce qui équivaut à l'abandon total des lignes. Mais, en fait, il y a là beaucoup de bruit pour rien, car ces lignes sont depuis longtemps fermées à tout trafic. L'événement n'aura donc aucune répercussion sur le trafic général de la S. N. C. F. Il aurait pu, tout au moins, servir à titre expérimental, ce qui aurait permis de porter un jugement sur les résultats pratiques. Il n'en est malheureusement rien.

Ainsi que je vous l'avais demandé devant la commission, j'aimerais connaître le résultat d'exploitation des lignes qui ont été fermées et, comme le disait M. Regaudie, l'ensemble des conséquences de la mesure, afin de pouvoir comparer les divers modes d'exploitation. Mais, vous l'avez indiqué vous-même, vous ne disposez pas de ces renseignements.

Le second décret a trait plus particulièrement à la coordination des transports ferroviaires et routiers. Ce qui est grave, dans ce texte, c'est que vous pourrez fermer toutes les lignes que vous désirerez sans demander une étude préalable à la S. N. C. F. et sans prendre l'avis du conseil supérieur des transports.

On m'a indiqué que vous consulterez les collectivités locales intéressées. Mais est-ce bien certain ? Dans l'affirmative, s'agira-t-il d'une consultation obligatoire ou facultative ? Une telle mesure est-elle légale ?

Si ce décret permet encore à la S. N. C. F. d'effectuer éventuellement des transports par route, il est à noter que ce droit est limité et, en tout cas, mal défini. Pourquoi ?

Je suis partisan de cette formule, mais dans le cadre d'une stricte réglementation. Il ne faudrait pas, en effet, que demain les grosses entreprises routières « s'arrangent » avec la S. N. C. F. sur le dos des petits routiers.

Il y aura, là aussi, un problème des ententes à régler. Les petits et les moyens transporteurs — ils sont légion — ont droit à la vie et il appartient au Gouvernement de défendre leurs intérêts légitimes qui, au demeurant, servent l'intérêt national.

Enfin, le troisième décret prévoit un ensemble de mesures tendant à faciliter le départ volontaire des cheminots de la S. N. C. F. Ce texte paraît identique, tout au moins quant au fond, à celui qui a permis le dégagement de cadres dans la fonction publique, mais qui a soulevé tellement de difficultés et de recours devant la Haute Assemblée qu'après trois reconductions successives, le Gouvernement a préféré l'abandonner. En tout cas, ce dernier texte pose une nouvelle fois le problème des économies de personnel, fort inquiétant pour l'avenir des cheminots qui ont déjà supporté, et combien ! des économies de ce genre. La mesure serait, en outre, non moins inquiétante pour la sécurité des voyageurs.

Je vous demande, monsieur le ministre, de nous donner l'assurance que de telles mesures ne lèseront pas les intérêts du personnel, ni cette sécurité des usagers dont nous pouvons encore nous enorgueillir.

Enfin, j'aborderai divers problèmes particuliers intéressant les cheminots dont, en premier lieu, celui des rémunérations du personnel des chemins de fer. Celles-ci, vous en conviendrez, mes chers collègues, sont d'une médiocrité telle qu'elles appellent d'urgence un relèvement substantiel.

Les cheminots ont été plus que patients. Leurs salaires actuels non seulement sont insuffisants, mais de toute évidence ne correspondent nullement aux tâches qui incombent aux agents des chemins de fer, dont la valeur et la haute conscience professionnelle sont unanimement reconnues. Je ne doute pas, monsieur le ministre, que notre Assemblée attende, sur ce point d'une importance capitale, les précisions que vous voudrez bien lui donner.

D'autre part, pourquoi refuse-t-on aux seuls cheminots anciens combattants le bénéfice de la double campagne accordé à tous les fonctionnaires de l'Etat et aux agents de la plupart des entreprises nationales ?

Pourquoi encore, la Société nationale des chemins de fer français réduit-elle de moitié, sur les lignes électrifiées, le taux des primes de traction accordées aux anciens agents de conduite des rames mues par la vapeur ? Alors que l'électrification d'une ligne exige des agents un gros effort d'adaptation puisqu'il s'agit pour eux d'apprendre en quelque sorte un nouveau métier, alors que la vitesse et le tonnage des trains remorqués augmentent constamment, la Société nationale des chemins de fer français ne trouve rien de mieux, en guise de récompense, que de diminuer une prime dont le taux est, au demeurant, fort modeste. Une telle mesure est non seulement peu sérieuse, mais profondément injuste.

Je borne là mes observations, m'associant par ailleurs aux remarques de mes collègues. Je vous demande, monsieur le ministre, de me donner des précisions sur les points que j'ai évoqués.

M. le président. La parole est à M. Nisse.

M. Robert Nisse. Le 7 novembre dernier, M. le président du conseil et vous-même, monsieur le ministre, avez inauguré à Valenciennes le tronçon déjà électrifié de la ligne Valenciennes-Thionville.

C'est un magnifique travail qui fait honneur à la Société nationale des chemins de fer français et, par delà la Société nationale des chemins de fer français, au pays tout entier.

Cette électrification a été effectuée selon une technique qui n'avait jamais été utilisée dans le monde. Je crois devoir rappeler, toutefois, qu'elle avait déjà été préconisée, dès avant 1914, par un de nos éminents ingénieurs, M. Fernand Lejeune, qui fut, par la suite, directeur des Forges et ateliers de construction électrique de Jeumont.

Les automotrices sont alimentées en courant industriel à 25.000 volts et 50 périodes, sans qu'il soit nécessaire d'avoir des sous-stations de transformation à intervalles rapprochés.

Il en résulte une économie considérable, aussi bien dans les frais d'établissement que dans les frais d'exploitation. Nous devons nous réjouir de ce progrès, tout particulièrement à ce chapitre du budget puisque celui-ci concerne le déficit de la Société nationale des chemins de fer français.

Les travaux ont été menés en un temps record; il convient d'en féliciter tous les cheminots, quel que soit leur grade, ainsi que toutes les entreprises qui y ont pris part.

Je vous demande, monsieur le ministre, de nous faire connaître à quelle époque sera terminée l'électrification complète de la ligne, si celle-ci sera poursuivie jusqu'à Lille et, ultérieurement, jusqu'aux portes de Dunkerque et de Calais.

Je vous demande également où en sont exactement les projets d'électrification des voies ferrées qui relient Paris à Lille et au bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais.

La question a déjà été évoquée hier, quand il a été parlé des canaux et tout spécialement du canal du Nord.

Je suis convaincu, je veux le souligner encore, que le développement des voies d'eau est indispensable — comme est également indispensable l'électrification des voies ferrées reliant Paris à la région Nord.

On oublie trop que la densité de population atteint 266 habitants par kilomètre carré dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais et qu'elle dépasse — de beaucoup — ce chiffre dans l'immense complexe industriel que constituent la région de Lille, le bassin minier et le bassin de la Sambre.

On oublie trop aussi qu'en 1953 ces deux départements ont versé plus de 250 milliards d'impôts à l'Etat.

On oublie trop enfin — je crois devoir revenir sur ce point — que, sauf à proximité du littoral, tous les fleuves et toutes les rivières s'écoulent vers la Belgique et les Pays-Bas.

A cette époque où l'on parle tant d'Europe, tout — je dis bien: tout — doit être fait pour faciliter et hâter les relations entre la région du Nord et le bassin parisien, aussi bien par route et par fer que par eau.

C'est là, je le sais, un immense problème, mais il doit être résolu sans retard.

Je poserai une dernière question.

Les lignes électrifiées de la Société nationale des chemins de fer français ne l'ont pas toutes été — et ne le sont pas toutes — suivant la même technique.

Comment s'effectuera la liaison entre ces différentes lignes ?

Des études ont-elles été entreprises pour savoir s'il était désirable et possible — sans trop de frais et sans trop de temps — de faire subir à plusieurs de ces lignes et aux divers type d'automotrices, certaines modifications afin de pouvoir utiliser le même matériel sur l'ensemble du réseau électrifié ?

M. le président. La parole est à M. Chassaing.

M. Eugène Chassaing. Je désire obtenir de M. le ministre deux précisions sur une question de principe.

Reste-t-il entendu qu'il ne sera procédé à aucune fermeture de ligne sans que le conseil général ou les conseillers généraux intéressés aient donné leur avis ?

Est-il également entendu que, lorsqu'il s'agira d'un projet de fermeture de ligne, le dossier complet tel qu'il résulte des études de la Société nationale des chemins de fer français sera soumis au conseil général intéressé ?

M. le président. La parole est à M. Bichet.

M. Robert Bichet. Monsieur le ministre, dans une précédente intervention j'ai attiré l'attention de l'Assemblée sur la subvention d'équilibre accordée par le Gouvernement en application de l'article 18 de la convention du 31 août 1937.

J'ai indiqué que cette subvention était volontairement réduite afin de camoufler le déficit général du budget, car chacun sait qu'il faudra, au cours de l'année, donner une allonge à cette subvention. Je ne reviens pas sur cette question. J'ai également précisé que je ne pensais pas que les mesures de coordination arrêtées apportent un transfert de trafic suffisant pour améliorer sensiblement la marche régulière de la Société nationale des chemins de fer français. Enfin, j'ai dénoncé ce que j'ai appelé l'anarchie des investissements et j'ai fait quelques suggestions pour remédier à la situation actuelle. Je ne reviens pas non plus sur ces divers points.

Je tiens à marquer que la discussion n'a pas diminué, mais a accru mes craintes. Je ne citerai qu'un exemple à cet égard.

J'ai entendu avec étonnement M. le rapporteur déclarer que la Société nationale des chemins de fer français avait envisagé avec précipitation l'électrification de la ligne Paris-Lille. Je ne sais où notre collègue a recueilli ce renseignement, mais je lui rappellerai à ce sujet que le Gouvernement a créé en 1953, dans le cadre du commissariat général au plan, une commission dite « commission Nord-Est », chargée d'étudier les problèmes de transport posés par la loi du 10 avril 1952 autorisant le Président de la République à ratifier le traité instituant une communauté européenne du charbon et de l'acier. Dans son article 2, paragraphe 2, cette loi prévoit l'étude des programmes d'électrification des voies ferrées et le développement des voies d'eau « qui apparaissent indispensables pour mettre les industries françaises du charbon et de l'acier dans une position concurrentielle ».

C'est donc en vertu de ce texte que l'électrification a été étudiée. Chacun sait qu'elle ne peut être décidée et appliquée sans l'autorisation préalable du ministre de tutelle.

Je désire une réponse sur ce point, car j'ai été inquiet de la réponse que vous avez faite hier soir à propos de la même question.

Voici, en effet, d'après le compte rendu analytique de cette séance, un extrait de la réponse que vous avez faite :

« J'ai donné un accord de principe à l'électrification de la voie Paris-Lille. Mais comme les études exigeront plusieurs mois, je saisirai aussi de cette question la commission des comptes dont je vous a parlé afin qu'elle l'examine en même temps que les propositions d'achèvement du canal du Nord et d'approfondissement du canal de Saint-Quentin. Par ces études comparées, on insufflera le sens de l'économie des transports non seulement à nos administrations, mais à tous ceux qui, de près ou de loin, s'intéressent et même se passionnent pour ces problèmes. »

Je voudrais savoir s'il s'agit d'une autorisation ferme ou d'une autorisation de principe. Je n'ai pas besoin de souligner la différence en la matière. Chacun sait qu'en France, quand on donne un accord de principe, c'est qu'on n'est pas d'accord. Il y a toujours un « mais ».

Je demande donc : est-ce une autorisation ferme ou non ?

Je regretterais que les études se prolongent. Car lorsqu'on dit que les études vont se prolonger « quelques mois » sur des travaux de ce genre, ce n'est pas de quelques mois, mais de quelques années qu'il s'agit.

Ma question — je pourrais en poser d'autres — est simple : je demande si en 1955 — et non en 1956 ou plus tard — les travaux prévus dans le budget dont nous discutons seront réalisés.

Je souhaite qu'il ne s'agisse pas d'une autorisation de principe comportant des études éternelles, mais que l'on prenne des mesures définitives et immédiates.

M. le président. M. Sibué, au nom de la commission des moyens de communication saisie pour avis, demande la disjonction du chapitre 45-42.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Mes chers collègues, j'ai indiqué dans mon rapport les raisons essentielles qui avaient motivé notre demande de disjonction.

Depuis, de nombreuses interventions se sont produites et l'anarchie règne dans ce débat sur les investissements et les transports, car le chapitre en cause relatif à la subvention d'équilibre à la S. N. C. F. permet toutes les interventions, d'ordre général ou particulier. Telle était bien la crainte que j'avais exprimée, au début de cette discussion.

A ce propos, je réclame à nouveau qu'un débat d'ensemble sur un projet déterminé s'institue le plus tôt possible.

Pourquoi demandons-nous la disjonction ? Essentiellement pour une raison que la commission avait déjà exprimée, l'an dernier.

Le chiffre de 60 milliards n'est pas sincère. Il ne correspond pas au budget établi par le conseil d'administration de la S. N. C. F., avec l'approbation de la mission de contrôle financier qui dépend du ministère des finances. Après un examen très attentif, c'est la somme de 78.400 millions qui fut retenue, la mission de contrôle financier estimant, d'ailleurs, que la S. N. C. F. avait prévu, avec un certain optimisme, le montant de ses recettes.

L'expérience prouve que les approximations budgétaires du conseil d'administration de la S. N. C. F. approchent toujours la réalité. En inscrivant 60 milliards, on sait donc à l'avance qu'il faudra, dans le courant de l'année, ajouter au moins 18 milliards. C'est ce qui est arrivé l'an dernier. Une telle méthode présente de nombreux inconvénients, que j'ai déjà signalés d'ailleurs.

La commission insiste pour que soit inscrit un crédit sincère. Le ministère des finances s'y oppose, bien que sa mission de contrôle financier ait pour rôle de contrôler de près l'établissement du budget de la S. N. C. F.

Nous demandons la disjonction pour permettre à M. le ministre d'examiner les moyens d'inscrire une somme suffisante au budget puisque, de toute façon, il faudra la voter en cours d'année.

M. le ministre des travaux publics. Ce n'est pas grave.

M. le rapporteur pour avis. C'est assez grave en ce sens, monsieur le ministre, que vous savez que la S. N. C. F. sera obligée, pour combler la différence, de faire appel à des moyens de trésorerie qui lui coûteront un ou deux milliards supplémentaires.

Je rappellerai également — d'autres l'ayant déjà fait, je serai bref — puisqu'on a envisagé un débat sur le problème de la coordination et sur celui de la fermeture des lignes — c'est une discussion nécessaire — que des questions ont été posées par la commission des moyens de communication. Nous avons notamment demandé s'il était exact que, dans un délai rapproché, il serait envisagé la fermeture de 3.000 kilomètres de lignes au trafic voyageurs, de 3.000 kilomètres de lignes au trafic marchandises, de 2.000 kilomètres de lignes aux omnibus sur les lignes qui resteraient parcourues par des express.

Nous n'avons pas obtenu de précisions, sinon une réponse générale. M. le ministre a rappelé qu'il ne considérait pas la fermeture de lignes comme une panacée. Mais chacun sait qu'il va être proposé, dans un délai très proche, la fermeture en cinq étapes de 3.000 kilomètres de lignes. Déjà serait demandée la fermeture d'environ 600 kilomètres de lignes, mesure qui a fait l'objet de consultations des conseils généraux intéressés ; mais sur la deuxième tranche de 600 kilomètres les conseils généraux n'ont pas été consultés.

D'autre part, les bilans d'exploitation n'ont pas été établis pour les lignes constituant la deuxième tranche.

Allez-vous fermer ces lignes sans établissement de leur bilan et sans consultation des conseils généraux ? En effet, vous n'aurez pas la possibilité de leur demander leur avis avant le mois de janvier, date à laquelle vous envisagez la fermeture.

Et, même si vous consultiez les conseils généraux, vous ne pourriez pas obtenir d'eux un avis valable si vous ne leur fournissiez pas un bilan d'exploitation soigneusement établi pour chacune des lignes.

Monsieur le ministre, les pires difficultés sont à vaincre, vous le savez. C'est pourquoi nous voudrions obtenir de vous quelques apaisements, notamment l'assurance que vous ne procéderez pas à ces fermetures sans qu'aucun bilan d'exploitation précis ait été établi, sans que les assemblées locales aient été consultées et surtout sans que vous ayez envisagé sérieusement les moyens de transport qui remplaceront les lignes supprimées.

On a parlé de tout cela tout à l'heure, notamment de ce décret qui a soulevé tant d'émotion et qui n'est pas très clair.

En effet, ainsi que M. Briot le disait, la S. N. C. F. pourra être autorisée à avoir des inscriptions qu'elle pourra recéder dans certains cas. Tout cela est assez obscur.

Mais nous constatons surtout le manque de coordination dans le fait que le fonds d'investissement routier est administré par un comité de gestion qui n'a rien à voir avec la S. N. C. F. — au sujet de la fermeture des lignes — ni même avec la commission des transports du plan.

On décidera donc la fermeture d'une ligne sans savoir si la route est capable de supporter le trafic de remplacement, si elle sera mise à même d'y suffire, le cas échéant, par l'Etat

pour une route nationale, par le département, ou même par les communes, s'il s'agit de chemins vicinaux.

La plus grande anarchie règne et c'est le facteur le plus inquiétant dans cette tentative de coordination qui ne se fait, en réalité, que par des opérations fractionnées, ce qui présente le maximum d'inconvénients.

M. Robert Nisse. Très bien!

M. le rapporteur pour avis. Voici une autre observation de la commission...

M. le président. Monsieur Sibué, je suis navré de vous rappeller que la commission a épuisé son temps de parole.

M. le rapporteur pour avis. Je conclus, monsieur le président.

A cette dernière observation le ministre a d'ailleurs déjà répondu en grande partie. Il s'agit de la mise en harmonie des salaires des cheminots, qui sera effectuée après les décisions prises dans le secteur privé et dans le secteur public.

Nous pensons qu'en ce qui concerne les secteurs nationalisés les salaires seront remis en ordre dans la même mesure que pour la fonction publique. Nous enregistrons avec satisfaction les renseignements que vous nous avez donnés tout à l'heure à ce sujet, monsieur le ministre. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Marcel Noël, qui aura certainement à cœur d'abréger son intervention.

M. Marcel Noël. J'abandonne mon temps de parole (*Sourires*) pour permettre à mon collègue de groupe M. Alcide Benoit de défendre tout à l'heure les retraités de la S. N. C. F.

Après ce sacrifice, monsieur le président, je vous demanderai d'être indulgent à l'égard de mon collègue.

M. le président. L'Assemblée aura d'abord à statuer sur la demande de disjonction présentée par M. Sibué ou nom de la commission des moyens de communication.

La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. De très nombreuses questions m'ont été posées, toujours de façon fort intéressante, mais parfois dans les sens les plus contradictoires. Je vais devoir infliger à l'Assemblée une déclaration qui durera plus de quelques minutes. Je prie à l'avance la présidence de m'en excuser; mais abréger mon intervention équivaudrait évidemment à renoncer à répondre à un ensemble de questions, qui concernent tant des problèmes particuliers que le problème général de la coordination du rail et de la route.

Au sujet de la subvention d'équilibre, je réponds à M. Sibué qu'il s'agit d'une évaluation et que nul ne peut prétendre viser juste dans des prévisions qui portent sur une année de recettes et de dépenses d'un organisme aussi important que la S. N. C. F.

Certes, on peut estimer que la prévision est en deçà ou au delà, mais je pense, comme l'a dit M. le ministre des finances à la commission des finances, qu'il serait plus sage de s'en tenir pour l'instant aux évaluations arrêtées par les services de la rue de Rivoli; de toute manière elles ne peuvent qu'inciter la S. N. C. F. à faire un plus grand effort pour essayer de se rapprocher du chiffre inscrit.

J'informe également M. Bichet que j'ai signé le 9 novembre 1954 la décision approuvant le projet technique de l'électrification par ligne de chemin de fer. Cette décision a une importance certaine et concrète; c'est elle qui permet à la S. N. C. F. de développer ses études qui, ainsi que le sait notre collègue, représentent à elles seules un travail considérable.

M. Marc Dupuy. Quatre cents gares en janvier.

M. le ministre des travaux publics. La réalisation du projet est subordonnée maintenant à trois conditions. D'abord, il faut que les études techniques soient terminées; la deuxième condition consiste en une cadence de financement, qui, de toute manière, est déterminée par les tranches annuelles d'investissements; la troisième condition réside dans cet arbitrage dont j'ai déjà entretenu l'Assemblée. Si j'ai annoncé que cet arbitrage aurait lieu dans les prochains mois, c'est que je compte installer la commission des comptes des transports de la nation aussi rapidement que possible, dès que nous aurons terminé les travaux budgétaires, pour qu'elle soit en mesure de donner un avis assez rapidement.

Je répondrai au cours de mon exposé général à M. Chassaing, ainsi qu'à M. le rapporteur de la commission des moyens de communications et des transports sur la procédure de fermeture des lignes.

Je donne volontiers acte à M. Penoy de ses déclarations constructives. Un certain nombre de ses suggestions vont être mises à l'étude.

Au sujet de la ligne de Brives à Saint-Yrieix, je dirai non pas à M. le président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, mais à M. Regaudie, que, pour l'instant, la S. N. C. F. ne nous a encore saisis d'aucune proposition de suppression de ce tronçon et que, s'il advenait que des propositions fussent faites, elles auraient le sort dont je parlerai tout à l'heure, de même que toutes les propositions de cette nature.

Je réponds maintenant à la question posée par M. Faraud au sujet du billet collectif à 50 p. 100 de réduction.

Les jeunes gens voyageant collectivement à l'occasion des vacances de plein air pourraient en bénéficier du fait de la réduction de 30 p. 100 accordée par la S. N. C. F. et de la réduction de 20 p. 100 applicable aux termes des circulaires adressées aux recteurs en juillet 1954. Ce qui paraît le plus urgent, c'est de reprendre contact avec mon collègue M. le secrétaire d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports, afin d'obtenir que, par le cumul des deux réductions, le taux de 50 p. 100 réclamé soit atteint.

M. André Dufour. Vous savez bien que les jeunes gens ne peuvent pas bénéficier de cette réduction, monsieur le ministre!

M. le ministre des travaux publics. Mais si!

M. André Dufour. Il y a tant de formalités à remplir que c'est impossible

M. Roger Faraud. Je compte sur vous, monsieur le ministre, pour que le nécessaire soit fait.

M. le ministre des travaux publics. Nous nous y emploierons.

En ce qui concerne les anciens combattants de la S. N. C. F., je signale à M. Alcide Benoit que le régime des cheminots est différent de celui des fonctionnaires anciens combattants. A certains égards, il est moins avantageux et, à d'autres, il l'est davantage. Par conséquent, si la question peut être mise à l'étude, il n'est pas possible de lui donner une solution improvisée.

M. Alcide Benoit. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics. Je vous en prie.

M. Alcide Benoit. Accepteriez-vous que la question soit inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée dans les premiers jours de janvier ? Les rapports ayant été établis, je pense que l'Assemblée pourrait en être saisie.

M. le ministre des travaux publics. Je ne fais pas d'objection à l'inscription de cette question à l'ordre du jour, monsieur Benoit.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Dites cela aux services de la rue de Rivoli.

M. le ministre des travaux publics. J'en viens maintenant à la coordination qui soulève l'intérêt très légitime de l'Assemblée, particulièrement de nos collègues qui, spécialistes en matière de transports, sont passionnés par le sujet dont nous discutons aujourd'hui.

Tout d'abord, je signale que ces mesures de coordination sont présentées sous des aspects bien différents par les uns et par les autres.

Elles sont, pour ceux-ci, destinées à abattre la S.N.C.F.; pour ceux-là, destinées à placer la route sous la férule de la S. N. C. F.

Dès l'abord, je pourrais déduire de ces attaques qui fusent de toutes parts et de ces craintes contradictoires, que peut-être le cheminement des mesures prises se tient à égale distance des intérêts plus particuliers des deux parties en présence et ce serait, à tout le moins, une considération plutôt rassurante.

En tout cas, il serait illusoire de prétendre conserver au rail un trafic qui se dirige vers la route pour des raisons tenant à la structure de ces deux moyens de transport et sous le prétexte qu'il faut assurer un plein emploi des installations actuelles et, particulièrement, utiliser toutes les installations existantes et tout le potentiel du chemin de fer.

Seules des mesures autoritaires de répartition obligatoire du trafic pourraient contraindre les usagers à utiliser le mode de transport qui, dans l'état actuel des choses, n'a pas leur préférence.

Les gouvernements précédents y ont renoncé. Ce gouvernement n'a pas cru pouvoir davantage retenir cette formule et prononcer des interdictions. Celles-ci se révéleraient d'ailleurs par la suite inopérantes, à moins d'opter pour la nationalisation générale des transports, ce que, également, ce gouvernement n'a pas cru devoir faire.

D'ailleurs, même un gouvernement qui voudrait nationaliser entièrement les transports, serait d'abord obligé d'établir cet organisme de recherche des éléments de base qui lui permettrait en toutes circonstances d'apprécier, sur un parcours déterminé, à coup sûr, le meilleur mode de transport.

Dès l'instant où l'on écarte la nationalisation, on doit rechercher, comme l'ont fait les gouvernements précédents, une coordination rationnelle qui doit évidemment viser à orienter le trafic sur le mode de transport le mieux adapté, compte tenu

de sa technique, au service qu'on lui demande, et s'efforcer de supprimer les facteurs qui sont à la base d'une répartition artificielle du trafic.

C'est bien d'ailleurs ce qu'avait voulu le législateur, ainsi que le rappelait à cette tribune l'un des orateurs, en précisant dans la loi du 5 juillet 1949 qu'il convenait d'assurer l'utilisation du mode de transport qui, compte tenu de la valeur du service rendu aux usagers et des servitudes imposées par la condition de service public, entraîne pour la nation le coût de production minimum.

Or, quel que soit le développement des transports routiers, le chemin de fer apparaît toujours comme qualifié, et plus encore à la suite de ses récents progrès techniques, pour effectuer les transports de masses à longue distance.

La réorganisation des transports doit donc tendre à confier à la S. N. C. F. la gestion d'un réseau concentré mais modernisé, pour lui permettre d'effectuer par une exploitation allégée et à des prix de revient plus faibles les transports auxquels la destine la structure même des chemins de fer, les autres transports étant reportés sur la route, sans négliger pour autant dans ce report les nécessités du service public et l'intérêt des finances de l'Etat.

Cet objectif coïncide, d'ailleurs, avec celui de tous mes prédécesseurs.

La coordination, M. Morice l'a rappelé, est une œuvre de longue haleine. J'ai voulu y contribuer par trois séries de mesures: la rationalisation des chemins de fer, l'organisation de la collaboration du rail et de la route, la modification du système tarifaire et accessoirement certains aménagements fiscaux.

Ces mesures sont ou seront réalisées, soit par les décrets du 14 novembre, soit par d'autres décisions actuellement en cours d'élaboration.

Je désire commenter devant vous ces décrets, puisqu'ils sont le centre de nos préoccupations.

Examinons d'abord la rationalisation des chemins de fer ou, si l'on préfère, l'adaptation du réseau ferroviaire aux conditions économiques nouvelles et prévisibles dans un proche avenir.

Il est clair, je le répète, que le chemin de fer doit être concentré et modernisé et que son exploitation doit être allégée.

Il convient donc en premier lieu de rechercher quelle est l'étendue du domaine dans lequel le chemin de fer peut continuer à travailler dans de bonnes conditions. Bien certainement, la détermination de l'importance exacte de ce réseau ferré optimum, de ses services, doit faire l'objet d'études précises et renouvelées, incessantes même; ce sera l'objet des travaux de la commission des comptes-transport de la nation dont je parlerai un peu plus loin.

Il résulte des premières études auxquelles j'ai fait procéder que, compte tenu des nécessités de la vie économique régionale — je le signale à M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, spécialement — et de l'abaissement du prix de revient qu'entraînerait l'allégement des conditions d'exploitation du rail, il serait erroné de présenter la fermeture des lignes secondaires comme une panacée.

Il ne saurait être question, monsieur le président de la commission des moyens de communication, de supprimer des lignes dont la fermeture serait susceptible d'entraîner des perturbations graves dans certaines régions pour procurer des économies qui se révéleraient insignifiantes.

J'ai demandé à la S. N. C. F. de procéder à l'étude du bilan des lignes particulièrement déficitaires. Jusqu'à présent, elle m'a transmis des propositions ne concernant que des lignes dont le bilan est indéfendable, même en l'établissant dans l'hypothèse de modes d'exploitation nouveaux, modernisés et allégés au maximum.

En cela, il n'est question, ni de renoncer au rôle de coordonnateur du ministre, ni, à l'inverse, de procéder — je le dis à M. Schmitt — de manière arbitraire et sans étude préalable, sérieuse et chiffrée. Au contraire, il vient d'être décidé, en accord avec la S. N. C. F., que celle-ci s'organisait immédiatement par la création d'un comité spécial comprenant des représentants de l'administration et du personnel, de telle manière que, pour toute fermeture envisagée, il soit établi trois comptes ou, si l'on préfère, trois bilans: le compte d'exploitation sous la forme actuelle; le compte d'exploitation routière de remplacement, mais aussi le compte d'exploitation sous une forme ferroviaire simplifiée à l'extrême et spécialement par la mise en service d'un matériel léger.

Ainsi doivent se trouver apaisées les appréhensions de nos collègues qui craignent qu'interviennent, sans nécessité réelle, des fermetures de lignes.

J'en viens maintenant à la procédure des fermetures de lignes, qui était fixée par l'article 25 du décret du 25 novembre 1949.

Cette procédure était extrêmement complexe. Elle faisait intervenir: un avis ou une proposition du conseil supérieur des transports; une demande du ministre des travaux publics; des études faites par la Société nationale des chemins de fer français. Il fallait ensuite consulter à nouveau le conseil supérieur des transports avant d'en arriver à la décision du ministre.

Or, cette procédure longue et compliquée n'a en fait jamais été appliquée, bien que des lignes aient déjà été fermées. Aussi le Gouvernement a-t-il décidé de remettre en vigueur la procédure prévue à l'article 8 du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français en vertu duquel le ministre des travaux publics peut autoriser celle-ci à fermer une ligne, pour en faire effectuer la desserte par un transport routier. C'était, d'ailleurs, le système qui fonctionnait en fait.

Les craintes exposées par M. Morice, qui connaît parfaitement bien ces problèmes par expérience personnelle, au sujet d'un éventuel conflit entre la Société nationale des chemins de fer français et le ministre des travaux publics, conflit dans lequel celui-ci serait désarmé, me paraissent apaisées aussi bien en droit qu'en fait.

D'une part, en fait, la Société nationale des chemins de fer français garde le droit de proposer des fermetures de lignes; d'autre part, en droit, la procédure de fermeture de lignes par décret pris en Conseil d'Etat prévu par la loi du 5 juillet 1949 subsiste toujours.

Le rôle de coordonnateur du ministre n'est donc nullement amoindri.

Enfin, le décret du 12 novembre 1954 n'a pas supprimé les consultations des conseils généraux prévues par les textes antérieurs. Il n'est donc pas question de tenir les conseils généraux à l'écart de ces décisions. Ils seront consultés de la manière la plus complète, ainsi que M. Chassaing et d'autres collègues m'ont demandé de le confirmer.

M. Eugène Chassaing. Je vous remercie, monsieur le ministre, de dissiper à ce sujet toute inquiétude et toute équivoque.

M. le ministre des travaux publics. Il faut, en effet, dissiper toute inquiétude et toute équivoque et je vous remercie, monsieur Chassaing, de m'avoir donné l'occasion de la faire.

L'exploitation du chemin de fer doit être aussi allégée. La Société nationale des chemins de fer français a pris, en cette matière, certaines initiatives qu'il sera opportun de poursuivre et de développer. C'est ainsi que certains services d'omnibus ont été ou seront, dans l'avenir, supprimés, que les autorails seront multipliés et que le système des gares-centres, ou si l'on préfère, des agences, sera largement développé.

Quant à la question posée par M. le rapporteur de la commission des moyens de communications, au sujet du nombre de fermetures ou de suppressions d'omnibus, je tiens à préciser qu'il s'agit d'ordres de grandeur et que rien ne sera fait qui n'entrera pas dans le cadre des études, des consultations et des comparaisons non seulement comptables, mais économiques, que j'ai établies dès le début de mon exposé.

M. le rapporteur pour avis. Voulez-vous me permettre de vous poser une question, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics. Volontiers.

M. le rapporteur pour avis. La loi du 5 juillet 1949 ne vous permet-elle pas de procéder à des fermetures de lignes par décret pris en conseil d'Etat, sans consultation, ni du conseil supérieur des transports, ni du conseil général intéressé ?

M. le ministre des travaux publics. Mon cher collègue, je ne le pense pas et si, d'aventure, on pensait que cette loi me le permet, je ne le ferais pas.

M. Eugène Chassaing. Très bien!

M. le ministre des travaux publics. Pour obtenir une réduction des prix de revient des chemins de fer, il importe également de moderniser le réseau.

Les travaux de modernisation doivent notamment porter sur l'électrification, la dieselisation et la signalisation automatique. Un plan d'étude, qui est actuellement au point, doit permettre d'électrifier 7.400 kilomètres de lignes et la récente mise au point de l'utilisation du courant industriel, grâce aux remarquables travaux du directeur général, M. Armand, et de l'équipe qu'il avait constituée, à cet effet, sous l'occupation, permettra vraisemblablement de porter le réseau électrifié à 10.000 kilomètres de lignes.

Un programme de construction de locomotives et locotracteurs Diesel est, d'autre part, en cours d'études et devrait permettre d'assurer tout le trafic, pour ce qui concerne la traction, sur 11.000 kilomètres de lignes.

Enfin, la signalisation entièrement automatique doit équiper 2.000 kilomètres de lignes supplémentaires.

Ces travaux de modernisation, les mesures d'allégement de l'exploitation feront très probablement apparaître un excédent de personnel par rapport aux départs normaux, et je tiens à m'expliquer ici sur ce sujet, qui est de première importance.

Le décret n° 54-1101 a pour objet de permettre de résorber cet excédent sans que les cheminots fassent les frais de la rationalisation du rail, c'est-à-dire sans porter atteinte au statut du cheminot.

M. Antoine Demusois. La loi des quarante heures n'est pas appliquée.

M. le ministre des travaux publics. J'ai été sommé, à cette même tribune, par certains orateurs, de ne procéder à aucun licenciement.

Je renvoie ces orateurs à la lecture du décret. Il se borne à ouvrir, pour les cheminots qui désirent quitter volontairement le rail, le droit à une indemnité de départ.

En outre, il crée, à la Société nationale des chemins de fer français, un service de reconversion et de plein emploi, destiné à orienter les cheminots qui quitteront volontairement le service du rail vers d'autres secteurs intéressant également l'économie nationale.

Afin que ces agents n'éprouvent de surcroît aucun préjudice, de quelque nature que ce soit, il a été prévu que la pension de retraite proportionnelle à laquelle ils auraient droit serait l'objet d'une péréquation.

Enfin, nous avons invité la Société nationale des chemins de fer français à conclure avec le Groupement interprofessionnel des retraités des cadres une convention en vue de coordonner le régime de retraite des cadres.

Vraiment on ne peut prendre plus de précautions pour éviter que, quoi qu'il arrive, les cheminots fassent les frais de la coordination.

M. Pierre Meunier. Et l'avancement ?

M. le ministre des travaux publics. Dans l'organisation de la collaboration entre le rail et la route, la rationalisation des chemins de fer m'a paru devoir s'accompagner de mesures complémentaires; il faut, d'abord, assurer les besoins du public, aussi bien en ce qui concerne le transport des voyageurs que le transport des marchandises; il faut aussi maintenir le trafic ferroviaire sur les grands axes; d'où le décret n° 54-1100, que je vais résumer.

D'abord, les services routiers de voyageurs, remplaçant des trains ou assurant des correspondances avec le chemin de fer, doivent avoir des horaires en concordance avec ceux de la Société nationale des chemins de fer français. C'est l'évidence. C'est pourquoi j'ai institué une procédure extrêmement rapide d'établissement de ces horaires, la rapidité n'excluant pas, pour autant, la faculté pour le transporteur de présenter ses suggestions et de faire éventuellement appel auprès du ministre, ce qui lui donne toutes garanties.

En ce qui concerne les services de marchandises, nous sommes en présence d'une des difficultés majeures de la coordination du rail et de la route.

Le décret du 14 novembre 1949, s'était efforcé, ainsi que l'a rappelé M. Morice, d'organiser une collaboration étroite entre le rail et la route. C'était spécialement l'objet de l'article 26, qui prévoyait que la Société nationale des chemins de fer français devait passer avec des groupements professionnels départementaux de zones courtes, dans le cadre de contrats-types établis en collaboration avec le comité national routier, des accords relatifs à la désignation du transporteur, aux modalités du contrat à passer entre la Société nationale des chemins de fer français et chacun des transporteurs, aux bases de rémunération de ces derniers et à toutes autres conditions.

Or, en fait, ce texte n'a pas reçu d'application.

Ni les groupements professionnels, ni le comité national routier n'ont été créés.

Dans certaines gares-centres ont été instituées des associations professionnelles, mais celles-ci n'ont jamais joué le rôle qui avait été dévolu aux groupements professionnels prévus par le décret.

Placé devant ces faits et plutôt que de continuer à attendre qu'il se produise quelque chose qui n'avait plus chance de se produire, j'ai donc estimé nécessaire, sans vouloir m'appesantir sur les causes de cet échec, de renoncer à ce système.

D'autre part, il paraît plus rationnel de constituer un organisme commercial qui sera pleinement responsable de l'organisation et du fonctionnement des transports de remplacement et avec lequel la Société nationale des chemins de fer français, qui reste chargée du service public vis-à-vis de l'usager puisse traiter.

Ainsi, en plein accord avec la Société nationale des chemins de fer français et la Fédération nationale des transporteurs routiers, il a été décidé de mettre à l'essai le système suivant:

Lorsque les services de remplacement n'entraîneront que l'utilisation de quelques camions, la Société nationale des chemins de fer français passera directement des contrats avec les transporteurs routiers, individuellement, et selon un contrat-type approuvé par le ministre. Sauf cas exceptionnel, ces contrats devront prévoir une rémunération à la tonne kilométrique.

Dans les gares-centres importantes, est envisagée la création d'une société commerciale qui, ou bien groupera les transporteurs routiers exclusivement, ou bien associera la Société nationale des chemins de fer français et les transporteurs routiers.

Enfin, on est obligé de prévoir le cas où, par suite de conditions locales ou de circonstances particulièrees, il ne serait pas possible de conclure d'accord raisonnable entre la Société nationale des chemins de fer français et les transporteurs routiers. Dans ce cas, la Société nationale des chemins de fer français, qui a l'obligation d'assurer le service public, doit pouvoir assurer elle-même les transports routiers de remplacement. C'est, sur ce point, le retour pur et simple aux dispositions de son cahier des charges.

Sans doute me direz-vous: vous êtes animé des meilleures intentions, mais vos décrets contiennent une menace. Pourquoi alors ne pas préciser par un autre décret-loi le nouveau mécanisme envisagé ?

La raison en est simple. D'une part, il s'agit de modalités d'application qui, par nature, relèvent du pouvoir réglementaire et non du pouvoir législatif; d'autre part — raison de fait — nous nous engageons dans une expérience.

M. Louis Briot. C'est donc une nouveauté.

M. le ministre des travaux publics. Il serait prématuré de définir d'une façon rigide, dans un texte, même si ces modalités relevaient du pouvoir législatif — ce qui n'est pas le cas — une nouvelle formule d'exploitation, alors que l'expérience seule va permettre de savoir si la mise en place de ces organismes donnera les résultats escomptés.

La mésaventure survenue avec les groupements professionnels et le comité national routier doit nous inciter à être prudents et circonspects.

Si, dans quelques mois, le fonctionnement du système démontre qu'il est utile, alors, il sera temps d'essayer de concrétiser, de fixer cette expérience dans des textes qui pourront être parmi les plus élevés dans la hiérarchie juridique.

Mais, sans attendre, il fallait déterminer comment nous allions remplir le cadre défini par le décret spécial. Les thèses les plus diverses et même les plus fantaisistes ont été soutenues. En réalité, des conversations entreprises depuis la publication des décrets spéciaux sont sur le point d'aboutir, je le répète, à un accord entre la S. N. C. F. et les transporteurs routiers sur la manière d'appliquer le décret.

Cette solution aura non seulement l'avantage de l'efficacité maxima — car l'efficacité maxima n'est obtenue que lorsque les parties en présence ne passent pas le plus clair de leur temps à se combattre — mais aussi celui de dissiper une émotion d'autant plus inutile qu'on s'apercevra incessamment qu'elle était sans objet réel, du fait précisément de l'accord.

En résumé, il n'est nullement question de renverser la politique ou de l'infléchir dans un sens qui pourrait favoriser d'une manière artificielle, irrationnelle, un moyen de transport au détriment d'un autre.

Je n'entends pas arrêter, j'entends, au contraire, développer la politique des gares-centres dont la création, due à mes prédécesseurs, me paraît particulièrement heureuse.

Il en existe actuellement une vingtaine. Ce chiffre permet de mesurer l'effort accompli et l'ampleur de celui qui reste à faire.

En particulier, les conditions générales d'exécution des services routiers pour la desserte des gares-centres telles qu'elles ont été arrêtées par mon prédécesseur, le 16 juillet 1952, ont conservé, dans leur ensemble, toute leur valeur.

J'envisage même, afin d'associer plus étroitement les intérêts des routiers et de la S. N. C. F., d'intéresser les sociétés de routiers constituées autour des gares-centres ou des agences à l'augmentation du trafic sur les grands axes de la S. N. C. F., augmentation qui pourrait résulter d'une organisation cohérente du ramassage et du groupage réalisés par ces sociétés, ce qui aiderait à résoudre le problème des lignes affluentes.

Enfin, pour fournir à l'usager à la fois la commodité, la rapidité et un faible prix de revient, je compte faire développer l'utilisation des remorques rail-route. De nombreux prototypes sont à l'étude, et j'espère que d'ici quelques mois ils pourront entrer dans l'application commerciale.

En ce qui concerne les tarifs, conformément aux principes de juillet 1949, j'estime qu'il convient de s'éloigner progressivement du système de péréquation pour se rapprocher de la notion prix de revient, ce qui est essentiel.

Un premier pas a été fait dans ce sens, mais, ainsi que l'a noté M. Morice, le nuancement des tarifs est encore très timide. Je compte donc faire accomplir une nouvelle étape. C'est pourquoi il a été demandé à la S. N. C. F. d'accentuer cet aménagement pour se rapprocher du prix de revient. Il s'appliquerait naturellement aux services routiers de remplacement.

Je ne vois pas comment, quel que soit l'exploitant, le déficit de la S. N. C. F. pourrait s'en trouver accru.

J'ai été interrogé sur les accords longue distance entre les transports routiers et les chemins de fer.

Je suis favorable à ces accords, mais je n'ai pu encore les homologuer pour deux raisons. D'une part, il est demandé d'imposer ces accords même aux transporteurs qui n'y ont pas souscrit. Cela mérite réflexion, d'autant plus que ces accords obligeraient les petits transporteurs à se faire affréter par des grandes entreprises pour les besoins du contrôle.

D'autre part, les tarifs qui m'étaient soumis n'étaient pas basés sur le prix de revient des transports routiers, mais calqués, parfois dans les moindres détails, sur la tarification des chemins de fer; ce qui allait donc tout à fait à l'encontre des principes de base posé pour ces accords longue distance, tels qu'ils avaient été définis par la loi du 5 juillet 1949.

Au surplus, ces accords, tels qu'ils m'ont été présentés, entraîneraient, dans un certain nombre de cas, des relèvements de tarifs et parfois même assez importants au sujet desquels mon collègue des finances et des affaires économiques a manifesté son inquiétude.

Il faut donc revoir les tarifications avant d'homologuer les accords. C'est ce que j'ai demandé aux intéressés; ils sont en train de le faire.

Sur le plan fiscal, en accord avec mon collègue des finances, j'étudie les modifications de la fiscalité des transports, afin, notamment, d'égaliser les charges entre les transporteurs publics et les transporteurs privés.

Ces modifications doivent intervenir prochainement, car il serait vain de croire que l'on réalisera la coordination du rail et de la route en laissant de côté le problème, toujours plus ardu, posé par le développement des transports privés.

Je conclus par où j'ai commencé: les études auxquelles se sont livrés mes services ont fait apparaître l'extrême difficulté de recourir à des informations statistiques précises. Aussi est-il apparu utile d'instituer auprès du ministre une commission chargée d'établir le compte des transports de la nation; j'ai tout lieu de croire que cette commission donnera, notamment, des éléments de nature à préciser les limites, qui peuvent d'ailleurs varier, de la concentration des chemins de fer et du nuancement des tarifs.

Elle fournira aussi, sans empiéter sur les attributions des services du plan, des indications précieuses sur l'orientation rationnelle des investissements, qui me paraît l'un des leviers essentiels à long terme de la coordination.

Voilà, mes chers collègues, dans quel esprit ces mesures ont été prises. Elles s'intègrent dans un ensemble d'efforts qui ne datent pas d'hier, qui ont eu, comme tous les efforts, des fortunes variables, mais qui ont tous leurs mérites.

Le mérite des efforts que je propose maintenant à l'Assemblée de laisser latitude au Gouvernement de poursuivre est simplement d'essayer d'aboutir à une coordination aussi rationnelle que possible par la modernisation, en excluant les mesures autoritaires et en tenant compte, au maximum, des notions de prix de revient et d'égalité des chances au départ entre les différents moyens de transport. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Morice.

M. André Morice. Monsieur le ministre, l'Assemblée a été fort intéressée — vous l'avez constaté — par vos déclarations.

Nous voulons placer le problème sur un plan très élevé. Il ne s'agit, pour aucun de nous, de favoriser tel ou tel mode de transport, mais, au contraire, de rechercher, par leur heureuse conjonction, à servir l'Etat dans les meilleures conditions.

Nous restons persuadés que le rôle essentiel du ministre est celui d'un coordonnateur des différents modes de transport, que son but doit être de conserver à la disposition du pays les différents modes de transport existants.

D'ailleurs, nos observations sur la coordination, aujourd'hui limitées au rail et à la route, doivent être étendues à tous les autres modes de transport; il serait insuffisant de vouloir limiter notre action au rail et à la route. Il nous faut aussi penser aux voies navigables et à l'air.

M. Robert Bichet. Très bien!

M. André Morice. Par certains aspects, vos déclarations, monsieur le ministre, ont été rassurantes; par d'autres, si vous me permettez de le dire, elles n'ont pas été assez précises, et laissent subsister des inquiétudes.

Vous avez affirmé que vous ne recherchiez pas la nationalisation des transports. Vous avez répondu, de la sorte, au souci que nous avions exprimé et qui a été repris par plusieurs de nos collègues.

Vous avez déclaré ensuite que vous n'aviez pas renoncé à votre rôle de coordonnateur. Nous avons été heureux de vous l'entendre dire. Nous sommes d'ailleurs convaincus que vous voudrez, dans les semaines qui viennent, jouer ce rôle.

Vous nous donnez encore satisfaction lorsque vous dites que vous entendez travailler dans le sens de la loi de 1949. Mais alors, nous ne comprenons pas pourquoi vous avez cru devoir abroger les articles 25 et 26 du décret de 1949, qui en sont les éléments essentiels.

Vous avez traité des deux instruments qui sont l'objet de dispositions ajoutées par la suite à ce premier décret, je veux parler des gares-centres — et de leur fonctionnement — et des accords longue distance.

Je vous demande la permission de m'arrêter un instant sur ce point.

En ce qui concerne les gares-centres, vous faites valoir avec raison les difficultés rencontrées dans la création des groupements professionnels.

Mais, ainsi que j'ai eu l'honneur de le dire il y a quelques jours, les difficultés avaient été résolues par arbitrage ministériel sur les conditions d'exploitation des gares-centres. Cet arbitrage nous a conduits, vous l'avez reconnu, à un accord après confrontation, autour des gares-centres, des intérêts légitimes des routiers et du chemin de fer. On peut d'ailleurs, à cet égard, faire plus encore.

Les accords sur la grande distance ont été acquis après de longues discussions. Je me souviens des premières séances où les contacts ont été rudes entre les représentants de la route et ceux du chemin de fer. Grâce, cependant, à la compréhension mutuelle de ces divers représentants, grâce à leur sentiment réel de l'intérêt supérieur de la nation, grâce, surtout, à des hommes comme M. le président Tissier et notre si regretté collègue Litalien, l'accord a pu se faire de façon complète.

Il est regrettable que, après avoir été si difficilement acquis, il ne soit pas entré en application. C'est ce que nous déplorons.

Lorsque vous dites, monsieur le ministre, que vous ne préciserez pas les conditions de fonctionnement des mesures que vous avez prises, je vous comprends parfaitement. Vous vous trouvez dans un domaine essentiellement mouvant et vous attendez un peu les leçons de l'expérience avant d'en vouloir fixer définitivement le cadre.

Je conçois bien cette attitude de votre part. Elle répond à votre désir d'arriver à de réels résultats, à des mesures tangibles.

Mais vous avez trop dit ou pas assez.

Vous en avez trop dit parce que, tant du côté du chemin de fer que du côté de la route, on est inquiet des mesures que vous vous proposez de prendre et, dans ces conditions, au point où vous en êtes, vous êtes obligé, maintenant, de préciser davantage.

Vous dites que des conversations sont sur le point d'aboutir. Je vous demande à quel échelon. A l'échelon national ou à l'échelon local ?

Il ne faudrait pas qu'on se limite à l'échelon local et que ces conversations se traduisent par ce que nous avons déjà connu, à savoir des contrats passés entre la S. N. C. F. et les routiers dans un cadre local ou régional sur le plan de l'unité de journée, ce qui est contraire à la notion de prix de revient, à laquelle vous avez bien voulu vous rallier et à laquelle nous tenons.

Certains de vos prédécesseurs ont eu à connaître, en 1952, de ces contacts recherchés à l'échelon local et qui ne pouvaient pas régler le problème. Ils s'y sont opposés. C'est donc seulement sur le plan national que vous pouvez utilement traiter.

Monsieur le ministre, comme tous vos prédécesseurs, vous trouverez dans le domaine de la coordination des difficultés, qui naissent surtout, je le répète, de la discontinuité de notre politique.

Nous avons, en 1949, pris des dispositions. Cette Assemblée s'est prononcée, d'ailleurs, par une loi très précise. Notre collègue Christian Pineau, alors ministre des travaux publics, s'est engagé dans la voie indiquée; puis, pendant deux ou trois années, on a mis ces textes en sommeil pour les reprendre en 1952 et les plonger ensuite dans une nouvelle torpeur qui n'a que trop duré.

Dans une œuvre comme la coordination, où, comme vous l'avez dit, les résultats ne peuvent être obtenus que par un long effort, il est évident que nous ne pouvions pas, dans ces conditions, effectivement aboutir.

Monsieur le ministre, j'aborde ma conclusion. Au point où vous en êtes, votre rôle de coordonnateur ne peut s'exercer par la force. Vous ne pouvez plus, maintenant, imposer dans ce domaine si délicat des mesures de force.

Il y a trente ans peut-être, dans le domaine fer-route, on aurait pu prendre un certain nombre de mesures extrêmement utiles susceptibles d'éviter les difficultés que nous connaissons présentement. Et cela devrait nous servir de leçon pour certaines coordinations, la coordination air-mer notamment, et nous inciter à prendre ces mesures dès maintenant. Si nous tardons, nous nous heurterons aux mêmes difficultés que celles que nous rencontrons aujourd'hui dans le domaine rail-route.

Vous ne pouvez donc plus maintenant qu'arbitrer, que persuader, que convaincre. C'est affaire d'autorité, de diplomatie,

deux qualités que vous possédez certainement, monsieur le ministre.

Par conséquent, si c'est dans ce sens que veut s'exercer votre action, vous ne courrez pas de risque à préciser ce que vous voulez faire.

Je pense très sincèrement, au point où en est la coordination, que pour obtenir le concours nécessaire de tous — concours dont vous avez besoin — il faut que vous apportiez ces précisions.

MM. Louis Briot et Michel Peytel. Très bien !

M. André Morice. Il faut que vous réunissiez les représentants du fer et de la route et que vous confrontiez leurs vues. Si vous faites appel à leur sens si élevé de l'intérêt national, vous obtiendrez, j'en suis sûr, leur concours commun sans lequel rien de sérieux, rien de profitable dans ce domaine ne peut être construit. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je tiens à préciser à M. André Morice certains points que j'ai probablement mal exposés.

En premier lieu, l'abrogation de certaines parties des décrets de 1949 n'a touché que les dispositions dont l'expérience avait prouvé qu'elles n'étaient pas appliquées.

En deuxième lieu, l'arbitrage ministériel subsiste. Ce sont simplement les conditions d'institution des groupements qui sont modifiées.

En troisième lieu, l'œuvre de conciliation à laquelle notre collègue s'est référé, et qui a abouti, en effet, au cadre des accords longue distance première manière, n'a pas été inutile et demeure d'une utilité considérable puisque c'est elle, précisément, qui, ayant détendu l'atmosphère, permet actuellement d'envisager d'aboutir à ces accords longue distance sous une forme modifiée répondant vraiment à l'esprit de la loi de 1949 et qui serait applicable rapidement par le ministre.

Enfin, je vais préciser les mesures en cours et qui constituent un cadre de notre action, afin de rassurer notre collègue M. André Morice.

Les conversations dont j'ai fait état sont des conversations menées à l'échelon national, à l'échelon supérieur. Dans ces conditions, notre collègue constatera que nous sommes pleinement d'accord sur l'esprit de l'action à mener. J'ai d'ailleurs écarté les mesures autoritaires. J'ai parlé d'orienter, de guider, d'arbitrer. Ce sont là les termes dont s'est servi M. André Morice. J'espère que, dans l'application, je mériterai sa confiance.

M. le président. La parole est à M. Pierre Meunier.

M. Pierre Meunier. Monsieur le ministre, dans votre intervention à la tribune, vous avez affirmé une fois de plus que les mesures que vous entendez prendre concernant la S. N. C. F. ne porteront aucun préjudice aux cheminots.

J'appelle votre attention sur l'une des conséquences des diminutions massives de personnel qui sont intervenues à la S. N. C. F. depuis quelques années. Il s'agit de l'arrêt presque total de l'avancement depuis trois ans.

Actuellement, les nominations ne se font plus qu'à raison de deux pour cinq mises à la retraite, si bien que des agents qui sont inscrits sur des listes d'avancement, et dont la valeur professionnelle est incontestable, attendent pendant sept, huit ou dix ans leur nomination.

J'espère que vous prendrez les mesures nécessaires pour remédier à une telle situation.

M. le ministre des travaux publics. Je prends acte des observations de M. Pierre Meunier.

M. le président. La commission des moyens de communication et du tourisme maintient-elle sa demande de disjonction ?

M. le rapporteur pour avis. J'ai été chargé de maintenir cette demande, monsieur le président.

M. le ministre des travaux publics. Je demande à M. Sibué, en sa qualité de rapporteur, de bien vouloir tenir compte des explications que j'ai fournies.

S'il ne doit pas modifier sa position, il était inutile que je parle. La procédure qui consiste, pour une commission, à demander la disjonction d'un chapitre avant d'avoir entendu le ministre et à maintenir cette demande après avoir entendu le ministre et quoi qu'il ait dit est, qu'on me permette de le faire observer, une mauvaise procédure.

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, permettez-moi de calmer votre irritation...

M. le ministre des travaux publics. Je ne suis pas irrité !

M. le rapporteur pour avis. ...en vous disant simplement que la commission a demandé la disjonction pour s'élever contre le fait que vos évaluations — arrêtées, d'ailleurs, avant que la S. N. C. F. en ait été saisie — différaient par trop de la réalité. Cette différence est toujours la même aujourd'hui.

Aucun fait nouveau n'étant intervenu, je ne puis prendre la responsabilité de modifier la position prise par la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics. Il y a un fait nouveau. Ce sont mes déclarations.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances, dans le souci même qui anime M. Sibué et qui a trait à l'application de la convention qui lie la S. N. C. F. à l'Etat avait demandé une réduction de dix milliards de francs.

Elle n'allait pas aussi loin que la commission des moyens de communication.

M. le rapporteur pour avis. C'est peut-être plus grave !

M. le rapporteur. Sa décision avait pour objet d'obtenir de M. le ministre toutes les explications nécessaires pour que l'Assemblée nationale puisse juger des mesures de coordination.

La commission des finances n'a pas voulu lier deux problèmes, celui du budget prévisionnel de la S. N. C. F. pour 1955 et celui des mesures de coordination dont elle pense que l'incidence ne peut se faire sentir que dans les exercices futurs.

Je crains que la commission des moyens de communication en maintenant sa demande de disjonction, n'obtienne un résultat qu'elle ne recherche pas. Si, en effet, ce chapitre est disjoint, la S. N. C. F. n'aura aucune ressource. Il faudra recourir alors aux douzièmes provisoires avec tous les inconvénients qu'ils comportent.

La commission des finances s'oppose donc à la disjonction du chapitre 45-42.

M. Louis Briot. Monsieur le président, je demande une suspension de séance. (*Mouvements divers.*)

M. le président de la commission des moyens de communication. Je propose la réunion immédiate de la commission des moyens de communication.

M. le président. Je pense que, dans ces conditions, l'Assemblée trouvera plus sage de renvoyer la suite du débat à vingt et une heures. (*Assentiment.*)

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures, troisième séance publique : suite de la discussion budgétaire :

Travaux publics, transports et tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme) (suite) (nos 9300, 9540. — M. François Benard, rapporteur) ;

France d'outre-mer (nos 9291, 9466, 9520. — M. Burlot, rapporteur) ;

Relations avec les Etats associés (nos 9297, 9648, 9706) ;

Monnaies et médailles (nos 9305, 9618. — M. Jean-Paul Palewski, rapporteur) ;

Légion d'honneur et Ordre de la Libération (nos 9306, 9656, 9720. — M. Frédéric-Dupont, rapporteur) ;

Logement et reconstruction (nos 9303, 9640, 9709, 9712. — M. Pierre Courant, rapporteur) ;

Anciens combattants et victimes de la guerre (nos 9286, 9702. — M. Darou, rapporteur) ;

Radiodiffusion-télévision française (nos 9309, 9627. — M. Maurice-Bokanowski, rapporteur) ;

Comptes spéciaux du Trésor (no 9655) ;

Finances, affaires économiques et plan (I. — Charges communes) (no 9288) ;

Loi de finances pour l'exercice 1955 (no 9414).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures trente-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

2e LEGISLATURE

SESSION DE 1954 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 200e SEANCE

3e Séance du mercredi 15 décembre 1954.

SOMMAIRE

1 — Procès-verbal (p. 6399).

2. — Dépenses des ministères pour l'exercice 1955. — Travaux publics, transports et tourisme (I. — Travaux publics, transports et tourisme). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6399).

M. le président.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Garet, le président.

Décision de suspendre la séance et de ne commencer que jeudi matin l'examen du budget de la France d'outre-mer.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Barangé, rapporteur général, le président.

Rappel au règlement: MM. Dufour, le président.

MM. Benard, rapporteur; le président, le ministre des travaux publics.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Hommage aux victimes de la tempête sur la côte bretonne (p. 6400).

MM. Jean Guitton, le président, Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

4. — Rappel d'inscription d'une affaire sous réserve qu'il n'y ait pas débat (p. 6401).

5. — Retrait de propositions de loi (p. 6401).

6. — Retrait de propositions de résolution (p. 6401).

7. — Renvois pour avis (p. 6401).

8. — Dépôt d'une lettre rectificative (p. 6401).

9. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 6401).

10. — Dépôt de propositions de résolution (p. 6401).

11. — Dépôt de rapports (p. 6401).

12. — Dépôt d'un avis (p. 6402).

13. — Dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Conseil de la République (p. 6402).

14. — Ordre du jour (p. 6402).

PRESIDENCE DE M. RAYMOND-LAURENT, vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la deuxième séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPENSES DES MINISTERES POUR L'EXERCICE 1955 TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

(I. — Travaux publics, transports et tourisme.)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme) (nos 9300, 9540).

Le groupe des républicains sociaux me fait connaître qu'il est actuellement réuni et demande une suspension de séance d'un quart d'heure environ.

L'Assemblée voudra sans doute suspendre la séance ? (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt et une heures cinq minutes, est reprise à vingt et une heures vingt-cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Monsieur le président, mesdames, messieurs, nous voici parvenus au point où, en présence des documents qui lui sont soumis, chacun s'interroge avant de prendre une position définitive.

Le Gouvernement, de son côté, est appelé à procéder à une ultime recherche en vue d'aboutir à des solutions aussi conformes que possible au désir de l'Assemblée, c'est-à-dire à l'intérêt général, au souci des finances publiques et à la défense des personnels en cause.

C'est là un examen difficile, compliqué, qui demande un certain nombre de confrontations; il n'est pas encore achevé quoique j'y aie consacré tout mon temps depuis la fin de la précédente séance.

Je n'en connaîtrai le résultat que dans une heure environ, ce dont je prie l'Assemblée de bien vouloir à la fois me donner acte et m'excuser, car l'affaire est assez grave pour qu'on s'entoure de toutes les précautions.

Je propose donc à l'Assemblée de suspendre à nouveau la séance. Vers vingt-deux heures, le Gouvernement sera en mesure de communiquer les résultats de son étude aux différentes personnes qui ont compétence pour en être informées, qui pourront alors prendre à leur tour position, soit en leur nom, soit au nom des commissions qu'elles représentent.

La séance pourrait être reprise vers vingt-deux heures et demie. Si, comme nous l'avons fait pour le budget de la marine marchande à la suite d'une procédure du même genre, nous arrivons à un accord, les choses pourront être réglées en une demi-heure. Dans le cas contraire aussi, d'ailleurs. En somme, de toute façon, nous pourrons en finir avant minuit.

Si l'Assemblée accepte cette proposition, il serait possible alors d'avertir ceux de nos collègues qui sont intéressés par le budget de la France d'outre-mer que l'examen de ce budget ne pourra commencer que demain matin.

M. Pierre Garet. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Garet.

M. Pierre Garet. La dernière phrase que vient de prononcer M. le ministre des travaux publics constitue en quelque sorte la réponse à la question que je voulais poser.

J'accepte que la séance soit suspendue, mais je pense qu'il serait logique de décider d'ores et déjà que l'examen du budget de la France d'outre-mer ne pourra commencer que demain matin.

M. le président. M. le ministre des travaux publics et M. Garet demandent à l'Assemblée de décider que l'examen du budget de la France d'outre-mer ne commencera que demain matin.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

M. le ministre des travaux publics sollicite une suspension de séance jusqu'à vingt-deux heures et demie.

Je dois indiquer à l'Assemblée qu'en tout état de cause je lèverai la séance à minuit.

J'espère qu'entre temps l'examen du budget des travaux publics aura pu être achevé.

Je consulte l'Assemblée sur la suspension.

(*L'Assemblée, consultée, décide de suspendre la séance.*)

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à vingt et une heures trente minutes, est reprise à vingt-trois heures cinquante-cinq minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

J'informe de nouveau l'Assemblée que je serai dans l'obligation absolue de lever la séance à minuit. Nous ne disposons donc plus que de cinq minutes.

M. Charles Barangé, *rapporteur général.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Pour que nous puissions en terminer avec ce budget, consentiriez-vous, monsieur le président, à faire fléchir la rigueur du règlement ?

M. le président. Ce n'est pas seulement, monsieur le rapporteur général, une question de règlement. Il m'est arrivé d'accepter que la séance se poursuive après midi ou après dix-neuf heures.

Mais vous savez l'importante dépense supplémentaire qu'entraîne la prolongation d'une séance après minuit. La conférence des présidents a pris une décision formelle à cet égard.

Si M. le ministre et MM. les rapporteurs veulent bien se borner à une déclaration de principe extrêmement brève sur l'accord intervenu, nous pourrons terminer l'examen du budget des travaux publics avant minuit.

La parole est à M. le rapporteur.

M. André Dufour. Monsieur le président, la commission des moyens de communication et du tourisme est actuellement réunie.

M. le président. Monsieur Dufour, vous n'avez pas la parole.

M. André Dufour. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Sur quel article porte votre demande ?

M. André Dufour. Sur la forme que prend actuellement le débat, j'entends protester contre les tractations qui ont été menées...

M. le président. Monsieur Dufour, ce n'est pas un rappel au règlement.

M. André Dufour. ...avant que le débat ne commence...

M. le président. Monsieur Dufour vous n'avez plus la parole. Votre intervention n'a aucun rapport avec un rappel au règlement.

La parole est à M. le rapporteur.

M. François Benard, *rapporteur spécial de la commission des finances.* Pour en terminer avec le budget des travaux publics, il nous reste à examiner les chapitres réservés relatifs à la Société nationale des chemins de fer français et à procéder à une deuxième délibération sur les chapitres disjoints.

Le Gouvernement vient de déposer une lettre rectificative.

En ce qui concerne les chapitres relatifs à la Société nationale des chemins de fer français, le Gouvernement propose au chapitre 45-42 une augmentation de 5 milliards de francs, ce qui porte de 60 à 65 milliards le crédit prévu pour la subvention d'équilibre.

La commission des finances a accepté ce nouveau chiffre. Ces 65 milliards correspondent à la subvention d'équilibre pour l'exercice 1954. La commission des finances a donc entière satisfaction.

En ce qui concerne les chapitres réservés, le Gouvernement propose au chapitre 34-13 une augmentation de 260 millions des crédits prévus pour les indemnités de déplacement des conducteurs de chantiers et agents de travaux.

La commission des finances a accepté cette augmentation de crédits qui met ces indemnités à parité avec celles des agents homologues d'autres ministères.

Le crédit de 10 millions du chapitre 34-15, que nous avions disjoint, est reporté au chapitre 35-21, art. 3,

La commission des finances a accepté les propositions contenues dans la lettre rectificative.

M. le président. Il reste encore à entendre l'avis de la commission des moyens de communication, mais, comme il va être minuit, je vais lever la séance.

M. le ministre des travaux publics. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je déplore vraiment qu'il ne soit pas possible d'en finir avec mon budget, comme l'a demandé M. le rapporteur général.

Nous aurions pu en terminer en une heure.

M. le président. Monsieur le ministre, je ne puis vous donner satisfaction, et je le déplore.

M. le ministre des travaux publics. Je ne pose pas de nouveau la question, monsieur le président. Je déplore comme vous cette impossibilité, et ces trois dernières minutes seront trois minutes de lamentations. (*Sourires.*)

Je déplore donc qu'il ne soit pas possible de terminer cet examen, car il importe beaucoup, pour le bon ordre de nos travaux budgétaires, de transmettre le budget des travaux publics au Conseil de la République le plus rapidement possible.

Mais je voudrais que ce regret soit constructif — pour employer un mot très à la mode en ce moment.

Je demande donc, monsieur le président, puisque demain matin l'Assemblée aborde la discussion du budget de la France d'outre-mer, que la conférence des présidents de vendredi matin propose — j'espère que M. le rapporteur général voudra bien insister dans ce sens — qu'à la première séance utile, par exemple vendredi après-midi, on nous accorde le temps nécessaire pour achever le travail accompli par nos collègues qui, je l'atteste, œuvrent depuis vingt-cinq heures à l'élaboration du budget des travaux publics, afin que la transmission au Conseil de la République ne se trouve pas encore retardée.

M. le président. Nous aurions pu en terminer demain matin si les devoirs de votre charge, monsieur le ministre, ne vous obligeaient pas à vous absenter de Paris.

Mais, bien entendu, je me ferai personnellement votre interprète à la conférence des présidents. Je ne serai pas le seul.

J'ai tout lieu de croire que la conférence des présidents vous donnera satisfaction.

— 3 —

HOMMAGE AUX VICTIMES DE LA TEMPETE SUR LES COTES BRETONNES

M. Jean Guitton. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Guitton.

M. Jean Guitton. Monsieur le ministre, je sais que demain matin à six heures vous partez pour Concarneau. Je pense que l'Assemblée s'associera au dernier hommage que vous porterez, au nom du Gouvernement, aux familles des victimes de la dernière tourmente qui a, hélas! endeuillé nos côtes bretonnes. (*Sur tous les bancs, Mmes et MM. les députés se lèvent.*)

M. le président. L'Assemblée s'associe à cet hommage.

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Le Gouvernement ne manquera pas, demain, de faire connaître aux familles frappées par un malheur cruel que le Parlement tout entier s'incline devant leur douleur et devant le souvenir de ceux qui ont péri en mer.

— 4 —

RAPPEL D'INSCRIPTION D'UNE AFFAIRE SOUS RESERVE QU'IL N'Y AIT PAS DEBAT

M. le président. Le rapport de la commission de la justice et de législation sur le projet de loi modifiant l'article 65 de la loi du 20 avril 1810 sur l'organisation de l'ordre judiciaire, a été mis en distribution aujourd'hui (nos 9312-9626).

Conformément à l'article 36 du règlement et à la décision de la conférence des présidents du 10 décembre 1954, il y a lieu d'inscrire cette affaire, sous réserve qu'il n'y ait pas débat, en tête de l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant la séance d'aujourd'hui.

— 5 —

RETRAIT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Verneuil déclare retirer la proposition de loi tendant à exclure les produits à appellation d'origine contrôlée des majorations de droits institués par la loi n° 53-611 du 11 juillet 1953, n° 7641, qu'il avait déposée dans la séance du 19 janvier 1954.

Acte est donné de ce retrait.

J'ai reçu une lettre par laquelle M. Wolff déclare retirer la proposition de loi tendant à codifier la profession de droguiste-herboriste dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle, n° 2114, qu'il avait déposé dans la séance du 19 décembre 1954.

Acte est donné de ce retrait.

— 6 —

RETRAIT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Meck déclare retirer la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à favoriser la diffusion des journaux de langue française parmi les populations des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle parlant le dialecte, n° 3313, qu'il avait déposée dans la séance du 11 avril 1952.

Acte est donné de ce retrait.

J'ai reçu une lettre par laquelle M. Genton déclare retirer la proposition de résolution tendant à la revision de l'article 90 de la Constitution, n° 5437, qu'il avait déposée dans la séance du 30 janvier 1953.

Acte est donné de ce retrait.

— 7 —

RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des finances demande à donner son avis sur:

1° Le rapport n° 9689 sur le projet de loi n° 9658 tendant à autoriser le Président de la République à ratifier l'accord sur la Sarre conclu le 23 octobre 1954 entre la République française et la République fédérale d'Allemagne, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires étrangères;

2° Le rapport n° 9513 sur la proposition de loi n° 4985 de MM. Buron et Elain tendant à compléter les dispositions de la loi n° 48-1450 du 20 septembre 1948 portant réforme du régime des pensions civiles et militaires et ouverture de crédits pour la mise en application de cette réforme, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des pensions;

3° Le rapport n° 9593 sur le projet de loi n° 8284 permettant à titre exceptionnel de modifier, dans certaines communes, les taux d'abattements utilisés pour le calcul des prestations familiales, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission du travail et de la sécurité sociale.

Conformément à l'article 27 du règlement, l'Assemblée voudra sans doute prononcer ces renvois pour avis. (*Assentiment.*)

— 8 —

DEPOT D'UNE LETTRE RECTIFICATIVE

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme une lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme) (nos 9300, 9540).

La lettre rectificative au projet de loi sera imprimée sous le n° 9729, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

— 9 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Titeux et plusieurs de ses collègues une proposition de loi tendant à: 1° relever de la forclusion les ouvriers mineurs ou assimilés qui, par ignorance de la loi, n'ont pu demander le bénéfice de la prise en compte des années de guerre (1914-1918, 1939-1945); 2° permettre aux ouvriers mineurs ou assimilés, victimes du lock-out de 1930, de faire valoir la période de chômage ou la période de travail extérieur à la mine consécutive à cette mesure.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 9724, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la production industrielle. (*Assentiment.*)

— 10 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Mora et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes mesures d'ordre financier et économique indispensables afin de permettre à l'usine aéronautique Bréguet, installée à Anglet, dans le département des Basses-Pyrénées, de poursuivre ses fabrications et de maintenir en activité tout le personnel existant.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 9722, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des moyens de communication et du tourisme. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Garavel et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à venir en aide aux sinistrés du département de l'Isère.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 9725, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Paul Couston et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à modifier l'article 14 du règlement de l'Assemblée nationale.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 9730, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission du suffrage universel, des lois constitutionnelles, du règlement et des pétitions. (*Assentiment.*)

— 11 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Maurice Grimaud un rapport supplémentaire, fait au nom de la commission de la justice et de législation, sur l'avis donné par le Conseil de la République sur la proposition de loi concernant les annonces judiciaires et légales (nos 9478, 9624, 9647).

Le rapport supplémentaire sera imprimé sous le n° 9723 et distribué.

J'ai reçu de M. Legaret un rapport, fait au nom de la commission de la défense nationale, sur le projet de loi modifiant et complétant la loi du 8 janvier 1925 sur l'organisation des cadres des réserves de l'armée de terre (n° 6654).

Le rapport sera imprimé sous le n° 9727 et distribué.

J'ai reçu de M. Marcel Massot un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi et la lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des relations avec les Etats associés pour l'exercice 1955 (nos 9297, 9706).

Le rapport sera imprimé sous le n° 9728 et distribué.

— 12 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Pierre-Olivier Lapie un avis, présenté au nom de la commission de la production industrielle, sur le projet de loi tendant à autoriser le Président de la République à ratifier:

1° Le protocole modifiant et complétant le traité de Bruxelles, signé à Paris le 23 octobre 1954, et les protocoles rattachés relatifs aux forces des puissances de l'Union de l'Europe occidentale, au contrôle des armements et à l'agence de contrôle des armements;

2° Le protocole d'accession de la République fédérale d'Allemagne au traité de l'Atlantique Nord, signé à Paris le 23 octobre 1954;

3° Le protocole sur la cessation du régime d'occupation dans la République fédérale d'Allemagne, signé à Paris le 23 octobre 1954, et ses cinq annexes, protocole mettant en vigueur, compte tenu de certains amendements, la convention sur les relations entre les trois puissances et la République fédérale, les conventions rattachées et les lettres annexes signées à Bonn le 26 mai 1952;

4° La convention relative à la présence des troupes étrangères sur le territoire de la République fédérale d'Allemagne, signée à Paris le 23 octobre 1954 (nos 9432, 9703, 9704).

L'avis sera imprimé sous le n° 9731 et distribué.

— 13 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI MODIFIEE PAR LE CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

M. le président. J'ai reçu, transmise par M. le président du Conseil de la République, une proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, modifiée par le Conseil de la République, tendant à assurer le fonctionnement de la caisse nationale des lettres.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 9726, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'éducation nationale. (*Assentiment.*)

— 14 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Demain, jeudi 16 décembre, à neuf heures et demie, première séance publique:

Suite de la discussion budgétaire:

France d'outre-mer (nos 9291-9466-9520. — M. Burlot, rapporteur);

Relations avec les Etats associés (nos 9297-9648-9706-9728. — M. Marcel Massot, rapporteur);

Monnaies et médailles (nos 9305-9618. — M. Jean-Paul Palewski, rapporteur);

Légion d'honneur et ordre de la Libération (nos 9306-9656-9720. — M. Frédéric-Dupont, rapporteur);

Logement et reconstruction (nos 9303-9640-9709-9712. — M. Pierre Courant, rapporteur);

Anciens combattants et victimes de la guerre (nos 9286-9702. — M. Darou, rapporteur);

Radiodiffusion-télévision française (nos 9309-9627. — M. Maurice-Bokanowski, rapporteur);

Comptes spéciaux du Trésor (nos 9655);

Finances, affaires économiques et plan (I. — Charges communes) (n° 9288);

Loi de finances pour l'exercice 1955 (n° 9414).

A quinze heures, deuxième séance publique:

Suite des discussions budgétaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures, troisième séance publique:

Suite des discussions budgétaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à minuit.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

Errata

au compte rendu in extenso *de la* 2e *séance du* 3 *décembre* 1954.

Page 5785, 1re colonne, 9, Dépôt de rapports:

I. — 6e alinéa:

Au lieu de: « Le rapport sera imprimé sous le n° 9643 et distribué »,

Lire: « Le rapport sera imprimé sous le n° 9644 et distribué. »

II. — 8e alinéa:

Au lieu de: « Le rapport sera imprimé sous le n° 9644 et distribué »,

Lire: « Le rapport sera imprimé sous le n° 9643 et distribué. »

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
LE 14 DECEMBRE 1954

(Application des articles 94 et 97 du règlement.)

« Art. 94. — . . . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.* »

. . . . . .

« Art. 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.* »

QUESTIONS ORALES

INDUSTRIE ET COMMERCE

14852. — **M. Midol** signale à **M. le ministre de l'industrie et du commerce:** 1° la situation tragique des 400 ouvriers et ouvrières de la chaussure et du textile de l'usine Brinon, de Pussay (Seine-et-Oise) en chômage depuis janvier 1954 par suite de la fermeture de cet établissement; 2° la situation des ouvriers et ouvrières des chaussures André, à Arpajon (Seine-et-Oise), dont l'usine vient d'être fermée, et de celle de Longjumeau, dont la fermeture est prévue pour mars prochain. Il lui demande quelles mesures compte prendre le Gouvernement devant cette situation.

EDUCATION NATIONALE

14853. — 15 décembre 1954. — **Mlle Marzin** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'en raison de l'insuffisance des locaux des lycées de filles « Hélène Boucher » et « Victor-Hugo », à Paris, ces établissements étant surchargés d'élèves, il est question depuis 1951, d'édifier, près du château de Vincennes, un lycée pour 1.120 élèves. Elle lui demande: 1° si le terrain est acquis pour édifier ce lycée; 2° si le projet de construction est établi, approuvé, doté de crédits et à combien s'élèvent ces crédits; 3° à quelle date la mise en service de ce nouveau lycée peut-elle être espérée.

QUESTIONS ÉCRITES

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

14845. — 15 décembre 1954. — **M. Chupin** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux forces armées (marine)** les raisons pour lesquelles un mutilé du travail, accidenté en 1942, amputé en 1945, employé par les arsenaux de la marine et ayant conservé son emploi, subit le régime de la loi du 9 avril 1898, alors que les mutilés du travail des autres administrations, dans la même situation, bénéficient de la loi du 1er janvier 1946, beaucoup plus libérale.

14849. — 15 décembre 1954. — **M. André Marty** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** pourquoi, au cours de la double tempête de la première semaine de décembre, aucun navire de guerre n'a été envoyé au secours des chalutiers surpris par la tempête, contrairement aux usages toujours appliqués en pareil cas et malgré l'insuffisance extraordinaire des moyens de sauvetage mis en œuvre.

EDUCATION NATIONALE

14855. — 15 décembre 1954. — **M. Charret** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale:** 1° quel est le montant des droits d'auteur dus par un théâtre municipal subventionné par la ville et perçus par la Société des auteurs et compositeurs; 2° comment sont calculés ces droits (sur la recette brute ou sur chaque billet délivré); 3° combien de places peuvent en être exonérées par séance; 4° comment doivent être délivrés les billets exonérés de droits; 5° les places affectées aux administrateurs du théâtre et aux conseillers municipaux de la ville, siège du théâtre, sont-elles comprises dans le nombre des places exonérées visées au paragraphe 3°; 6° les places exonérées et non utilisées à une représentation sont-elles réversibles sur les représentations suivantes.

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

14843. — 15 décembre 1954. — **M. Pelleray** appelle l'attention de **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** sur la situation actuelle des citoyens français déclarés solidaires du payement de la confiscation et des amendes prononcées en matière de confiscation de profits illicites à l'encontre de personnes morales d'allégeance espagnole. Alors que l'interprétation de la convention consulaire franco-espagnole du 7 janvier 1862 pour les sociétés de capitaux ou de personnes espagnols n'a pas été encore définie et que, dès lors, le bien-fondé de l'application à ces sociétés de la législation sur les profits illicites n'est pas établi, des mesures coercitives pour assurer le recouvrement de ces sommes sont engagées par le Trésor contre les citoyens français déclarés solidaires. Il lui demande s'il n'estime pas devoir supprimer l'anomalie que présente le fait de poursuivre le recouvrement de ces confiscations auprès des citoyens français simplement solidaires, alors qu'aucune action n'est engagée contre les sociétés espagnoles du fait de l'absence de décision sur le bien-fondé de la confiscation.

14846. — 15 décembre 1954. — **M. Chupin** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** le cas suivant: un homme et une femme, mariés, ont acquis en 1949 d'une tierce personne le droit d'usufruit, pendant leur vie et celle du survivant, d'un immeuble d'habitation. Ils habitent cet immeuble depuis cette date. L'enfant légitime du couple intéressé désire acquérir la nue-propriété de ce bien. Il lui demande: 1° si, lors de la vente de la nue-propriété de l'immeuble, le bénéfice de l'article 35 de la loi n° 54-404 du 10 avril 1954 pourra jouer; 2° dans l'hypothèse où le droit à usufruit et nue-propriété serait cédé à l'enfant légitime, celui-ci pourrait-il demander le bénéfice de ladite loi, étant entendu qu'il continuerait à habiter l'immeuble avec ses parents.

14850. — 15 décembre 1954. — **M. Pierre Métayer** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** en vertu de quel texte et de quelle autorité un contrôleur peut-il décider d'imposer une personne physique ou morale, qui a consenti une avance d'argent sans intérêt à un tiers, sur ces intérêts non stipulés et inexistants.

14851. — 15 décembre 1954. — **M. Segelle** expose à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** que des dispositions combinées du 2° alinéa de l'article 3 du code général des impôts et de l'article 13 de la convention tendant à éviter les doubles impositions conclues avec la Belgique, le 16 mai 1931, l'administration française a admis que les revenus présentant le caractère de bénéfices des professions non commerciales (notamment concessions de marques de fabriques) étaient exonérés, en France, de toute retenue au titre de la taxe proportionnelle, lorsque le bénéficiaire a son domicile fiscal en Belgique ou lorsqu'ils se rattachent à un établissement industriel ou commercial exploité en Belgique (circulaire du 15 juillet 1936, n° 2103, p. 24). Par contre, l'administration belge refuse le bénéfice de l'exemption de la taxe mobilière, aux redevances pour concessions de licence de marques de fabriques versées par des débiteurs domiciliés en Belgique, à des bénéficiaires ayant leur domicile fiscal en France, ou lorsque les revenus de cette nature se rattachent à un établissement industriel et commercial exploité en France, en soutenant que de tels revenus sont assimilables aux produits de la location, de l'affermage et de l'usage de biens mobiliers. Il lui demande quelles mesures l'administration française a prises ou se propose de prendre pour faire respecter l'égalité de traitement des revenus de l'espèce par l'administration belge.

14856. — 15 décembre 1954. — **M. Charret** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques:** 1° quel est le montant de l'impôt sur les spectacles dû par un théâtre municipal subventionné par la ville; 2° comment est calculé cet impôt (sur la recette brute ou sur chaque billet délivré); 3° combien de places peuvent en être exonérées par séance; 4° comment doivent être délivrés les billets exonérés de l'impôt; 5° les places affectées aux administrateurs du théâtre et aux conseillers municipaux de la ville, siège du théâtre, sont-elles comprises dans le nombre des places exonérées visées au paragraphe 3°; 6° les places exonérées et non utilisées à une représentation sont-elles réversibles sur les représentations suivantes.

14860. — 15 décembre 1954. — **M. Delbez** signale à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** le cas d'un propriétaire viticulteur qui possède un appareil permettant de concentrer à chaud les moûts de raisin et qui l'utilise, en même temps que pour lui, pour des viticulteurs voisins durant la période des vendanges. Il se voit, pour cette activité très momentanée, imposé à la patente annuelle, tout comme un industriel qui, soit par le froid, soit par le chaud, concentre des moûts ou des vins toute l'année. Il rappelle le grand intérêt qu'il y a, pour l'économie du pays, de favoriser toute diminution en volume de la récolte de vin. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'assimiler ce cas particulier à un prolongement de l'activité agricole et d'exempter ledit vigneron de l'imposition de la patente; et, la législation actuelle paraissant s'y opposer au delà de cinq jours de travail, s'il ne lui paraît pas opportun d'apporter, par décret, à cette législation, la légère modification qui paraît souhaitable.

14861. — 15 décembre 1954. — **M. Delbez** rappelle à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** qu'il existe, actuellement, une importante différence entre la concentration des vins par le froid et leur concentration par le chaud, la seconde seule venant en diminution de la récolte; et que les associations viticoles ont été unanimes à demander l'égalité de traitement entre les deux types de concentration, ce qui aurait pour effet d'encourager la concentration par le froid, résultat éminemment souhaitable. Il lui demande si, comme il croit le savoir, ses services approuvent la mesure dont s'agit et s'il ne lui paraît pas opportun d'émettre, au plus tôt, la décision requise, de sorte que les vins, nombreux cette année, qui n'atteignent pas le degré minimum, puissent disparaître le plus rapidement possible.

INDUSTRIE ET COMMERCE

14859. — 15 décembre 1954. — **M. Paquet** expose à **M. le ministre de l'industrie et du commerce** que les prix comparés des appareils frigorifiques domestiques en France et dans les autres pays d'Europe font apparaître des écarts surprenants. Le prix moyen par litre de capacité utile est de 1.034 francs, alors qu'il est de 542 en Allemagne et de 583 en Grande-Bretagne. Il lui demande: 1° comment expliquer une telle différence ? Par la fiscalité, les charges sociales, l'infériorité de l'équipement ? 2° s'il ne pense pas qu'il puisse y avoir une entente tacite entre producteurs-constructeurs éliminant pratiquement toute concurrence.

INTERIEUR

14844. — 15 décembre 1954. — **M. Pierre Fayet** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que « Le Journal d'Alger » annonçait le 10 novembre que la population de Tizi-Reniff (Alger) avait « lynché durement » des fellagha que la gendarmerie venait de capturer. Un prisonnier fut tué, un autre blessé. « France-Observateur » précise que le lynchage a été effectué par le fils d'une personne occupant les plus hautes fonctions de Tizi-Reniff, sous les yeux des gendarmes qui ne sont pas intervenus; que cet individu, hors de lui, couvert de sueur, a tapé comme une brute jusqu'à ce que l'homme soit mort et que c'est probablement à bout de force qu'il n'a pas achevé le second. Quant à « la victime », c'était un ouvrier arrivé de France huit jours auparavant et arrêté au hasard avec de nombreux autres, nullement des « hors la loi ». Il lui demande s'il compte faire procéder à une sérieuse enquête sur ce lynchage, et traduire les coupables en justice; et quelles sont les mesures prises pour que de pareils faits, contraires à la dignité humaine, ne puissent se reproduire.

14857. — 14 décembre 1954. — **M. Ségelle** expose à **M. le ministre de l'intérieur** les faits suivants: le décret n° 54-510 du 17 mai 1954 relatif au livret de famille, qui complète le décret du 26 septembre 1953, portant « simplification de formalités administratives » confère à ce document la force probante qui s'attache aux extraits des actes de l'état-civil. L'article 2 (paragraphe 3) de ce décret dispose que le modèle dudit fascicule est défini par arrêté conjoint du ministre de la justice et du ministre de l'intérieur. Or, depuis six mois, la parution de ce modèle de livret, qui deviendra uniforme pour toutes les mairies, est toujours attendue. A la veille de passer une commande de livrets de famille pour l'année 1955, il serait urgent que le format, la présentation, le texte de ce document, soient portés à la connaissance des municipalités, afin d'éviter à celles-ci de se trouver en possession de fascicules qui pourraient ne pas être conformes au modèle officiel. Il lui demande s'il pense pouvoir donner satisfaction à cette requête.

14858. — 14 décembre 1954. — **M. Minjoz** demande à **M. le ministre de l'intérieur** si un maire peut: 1° faire établir un plan par un ex-ingénieur de la Société nationale des chemins de fer français, dans un immeuble communal, en vue d'y faire des réparations, et de rétribuer cet ingénieur en lui faisant conduire à domicile 8 stères de bois prélevés sur les affouagistes; 2° dans ledit immeuble, faire effectuer des réparations pour la somme de 1.500.000 F, sans que ces travaux ne passent par soumission cachetée; 3° travailler pour la commune, avec son adjoint, ces travaux ayant consisté à racler la boue, couper des épines, réparer des murs de soutènement dans des chemins vicinaux et, pour se faire payer de ces travaux,

établir un mandat au nom de l'adjoint pour extraction et transport de pierres; 4° vendre du bois communal, non soumis au régime forestier, en décembre 1953, encaisser l'argent provenant de ces ventes, le garder par devers lui et ne le rendre aux acquéreurs de lots qu'en octobre 1954; 5° utiliser les subventions provenant de la loi n° 51-1140 du 28 septembre 1951 pour installer, au profit de l'instituteur, une citerne, l'eau sur l'évier, W.-C. à l'étage et salle de bains, alors qu'un projet d'adduction d'eau est en cours et que les enfants des écoles payent leurs livres et cahiers; 6° renvoyer son secrétaire de mairie, sous prétexte d'économie, et prendre sa femme comme secrétaire auxiliaire rétribuée.

JUSTICE

14848. — 15 décembre 1954. — M. **Meck** expose à **M. le ministre de la justice** que l'article 19 de la loi du 1er septembre 1948 prévoit que l'acheteur d'un appartement, propriétaire depuis plus de quatre ans a le droit de reprendre le logement dont il s'est rendu acquéreur sans avoir à offrir le relogement, la loi l'obligeant seulement à mettre à la disposition du locataire le local qu'il quitte. Il lui demande quels sont les moyens légaux pour entrer en possession des lieux si le locataire s'obstine à ne pas accepter le local mis à si disposition et si le juge de paix se refuse à prononcer contre ce dernier un jugement d'expulsion.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

14847. — 15 décembre 1954. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° s'il est bien exact qu'une circulaire récente, relative aux veuves d'assurés sociaux volontaires, prévoit que celles-ci ne pourront plus souscrire à une demande d'assurance volontaire, comme cela a été autorisé par les précédentes circulaires, dans les six mois qui suivent le décès de leur mari; 2° dans l'affirmative, les raisons qui ont pu motiver une décision aussi pénible pour les intéressées.

14854. — 15 décembre 1954. — **M. Patinaud** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** sur le fait que la caisse des dépôts et consignations rejette les demandes d'allocations spéciales de certaines veuves, sous le prétexte qu'elles bénéficient d'un secours viager. Or, le paragraphe 4 de l'article 2 du décret du 26 septembre 1952, qui énumère limitativement les conditions de rejet, n'y comprend pas le secours viager, ce qui s'explique parfaitement, car il aurait fallu, alors, en fixer l'importance. Il lui demande si l'interprétation de la caisse des dépôts et consignations doit être considérée comme correspondant à l'opinion du ministre du travail.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

PRESIDENCE DU CONSEIL

13637. — **M. Béchard** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil** si, conformément à l'avis du conseil d'Etat, en date du 20 janvier 1911, il est toujours admis qu'un fonctionnaire frappé d'une peine disciplinaire avant sa mise à la retraite peut, cette peine étant annulée par le conseil d'Etat, être convoqué à nouveau devant un conseil de discipline et être l'objet d'une nouvelle sanction justement parce qu'il est retraité. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — Il résulte de la jurisprudence administrative qu'un fonctionnaire retraité, étant donné qu'il a quitté les cadres de l'administration, cesse d'être passible de sanction disciplinaire. Ne pourrait éventuellement être prononcée à son encontre qu'une déchéance du droit à pension dans les cas limitativement prévus par l'article 83 du code des pensions. Le principe de cette jurisprudence a été posé par l'arrêt Boufante en date du 20 janvier 1911. Il a été récemment confirmé par l'arrêt Pourcher du 6 juin 1952 qui, visant le cas particulier évoqué par l'honorable parlementaire, dispose que, même lorsqu'une sanction disciplinaire prononcée à l'égard d'un fonctionnaire en activité a été annulée par le conseil d'Etat pour vice de forme, l'administration ne peut réengager une nouvelle procédure disciplinaire si le fonctionnaire en cause a été entre temps admis à la retraite. Il y a lieu, dans ces conditions, de reconstituer la carrière de l'intéressé comme si la sanction annulée n'avait pas été prononcée.

13981. — **M. Mazuez** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil** si, étant admis que l'article 26 du code des pensions stipule « que la pension est calculée sur les émoluments soumis à retenue afférents à l'emploi et grade ou grade et échelon occupés effectivement depuis six mois au moins par le fonctionnaire au moment de son admission à la retraite », la circulaire ministérielle du 26 juillet 1949 spécifiant que « le délai de six mois n'est pas exigé lorsque la cessation de l'activité est la conséquence d'un accident survenu à l'occasion du service » n'est pas également applicable aux fonctionnaires qui ont été mis dans l'obligation de cesser leur service en conséquence d'un fait de guerre: blessure ou maladie grave, déportation, résistance, etc., qui peuvent être considérés comme « étant survenus en service ». (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — Les dispositions du livre II, titre Ier, chapitre II (droit à pension d'invalidité des fonctionnaires invalides par faits de guerre et de leurs ayants cause), articles 100 à 103 inclus, répondent à la question posée. Aux termes de ces articles, les fonctionnaires qui, accomplissant en temps de guerre un service militaire, sont atteints dans l'exécution de ce service d'infirmités résultant de blessures ou de maladies qui ouvrent droit à une pension militaire, peuvent, en renonçant à cette pension, réclamer le bénéfice de leur régime normal de retraite et dans ce cas ces infirmités sont considérées comme reçues ou contractées dans l'exercice des fonctions civiles. D'autre part, aux termes de l'article 103 *bis* et conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 22 du code législatif des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, les fonctionnaires internés ou déportés de la Résistance, contraints par leur état de santé à demander une retraite anticipée pour infirmités contractées au aggravées pendant l'internement ou la déportation, peuvent bénéficier des dispositions des article 39, 40 et 41 du code législatif des pensions civiles et militaires touchant l'attribution d'une rente viagère d'invalidité, cumulable avec la pension proportionnelle prévue à l'article 61 dudit code ou, le cas échéant, avec la pension d'ancienneté aux fonctionnaires civils mis dans l'impossibilité définitive et absolue de continuer leurs fonctions par suite d'infirmités résultant de blessures ou de maladie contractées ou aggravées, soit en service, soit en accomplissant un acte de dévouement dans l'intérêt public, soit en exposant leurs jours pour sauver la vie d'une ou plusieurs personnes.

AFFAIRES ETRANGERES

7010. — **M. de Léotard** demande à **M. le président du conseil, ministre des affaires étrangères:** 1° s'il a donné des instructions pour que soit vérifiée depuis sa réélection le 17 juin 1951, l'existence et la résidence d'un député français en U. R. S. S.; 2° à quelles dates ces instructions ont été données ou renouvelées; 3° s'il a reçu des rapports concernant la résidence, l'état de santé ou les circonstances de la disparition du ou des députés généralement considérés comme ayant pratiquement opté pour l'U. R. S. S., notamment, depuis le 17 juin 1951. (*Question du 10 mars 1954.*)

Réponse. — Le ministère des affaires étrangères ne peut assurer la protection des citoyens français à l'étranger que dans la mesure où ceux-ci se tiennent en rapport avec les postes diplomatiques ou consulaires. Or, l'ambassade de France, à Moscou, n'a jamais obtenu l'adresse en U. R. S. S. de M. Maurice Thorez. Le 7 octobre dernier, une tierce personne, Mlle Germaine Fortin, a présenté au renouvellement, le passeport de M. Thorez; celui-ci ne s'est pas autrement manifesté à l'ambassade depuis le 17 juin 1951.

13943. — **M. Colvan** expose à **M. le président du conseil, ministre des affaires étrangères,** qu'aux termes de l'armistice conclu entre les forces franco-vietnamiennes d'une part, et le Viet-Minh, d'autre part, tous les prisonniers de guerre seraient rendus dans un délai d'un mois. Or, il n'en est rien, les prisonniers de certains camps n'ont pas encore été libérés. Il lui demande: 1° quelles mesures il compte prendre pour obtenir leur libération rapide; 2° quelles raisons ont obligé les négociateurs français à faire l'échange des prisonniers de guerre sur la base inconcevable de trois tiers pour un de l'Union française, cette proposition inexplicable ayant eu pour résultat le maintien en captivité de la plupart des cadres français faits prisonniers antérieurement à 1951; 3° pourquoi l'évacuation d'Hanoï a été acceptée sans avoir obtenu préalablement la restitution des prisonniers encore retenus dans les camps du Tonkin; 4° quelles sont les mesures prises pour faire visiter ces camps par des membres de la commission d'armistice accompagnés de médecins français porteurs des premiers secours indispensables et pour établir un échange de correspondance entre familles et prisonniers. (*Question du 12 octobre 1954.*)

Réponse. — 1° On peut estimer qu'il reste actuellement peu de prisonniers français ou de l'Union française non libérés (référence réponses aux questions écrites nos 13940 et 13941).

Toutefois, la commission de recherche des prisonniers de guerre d'Indochine centralise les renseignements relatifs à chaque cas particulier sur lequel elle s'efforce d'obtenir tous éclaircissements par l'intermédiaire de la commission mixte; 2° il est d'usage qu'à la fin d'un conflit, les adversaires libèrent tous les prisonniers de guerre qu'ils détiennent sans considération de proportion. Par ailleurs, un certain nombre de prisonniers Viet-Minh avaient été faits et étaient détenus par les forces armées des Etats associés; 3° il semble difficile d'admettre la possibilité de lier une évacuation territoriale, qui avait été consentie à Genève, à une restitution de prisonniers, tant que nous n'étions pas en mesure de fournir la preuve irréfutable que tous les prisonniers n'avaient pas été effectivement libérés, ainsi qu'ils auraient dû l'être. Or, nous n'avions pas cette preuve; 4° pendant les négociations de Genève, les autorités adverses n'ont consenti à l'envoi des médicaments qu'aux seuls blessés de Dien-Bien-Phu dont elles acceptaient l'échange. Ces mêmes autorités n'ont accordé que la présence d'un minimum de médecins auprès de ces blessés en instance de libération. Les accords de Genève ayant prévu la libération de tous les prisonniers, dans le délai estimé nécessaire pour les amener des camps à l'intérieur des centres de libération, la visite des camps, la distribution de médicaments et l'organisation des échanges de courrier n'ont pas été estimées acceptables par les représentants de la République démocratique du Viet-Nam.

13465. — M. de Léotard demande à **M. le ministre des affaires marocaines et tunisiennes:** 1° quel est le nombre des ressortissants tunisiens et marocains actuellement en résidence surveillée par suite de mesures administratives; 2° quelles sont les mesures de sécurité et de prudence prises à leur égard; 3° à quelles activités d'ordre politique ils sont « normalement » autorisés à se livrer; 4° si ces mesures administratives sont prises pour faciliter leurs contacts ou pour éventuellement les prévenir et les limiter. (*Question du 26 août 1954.*)

Réponse. — I. — Tunisie. Aucun ressortissant tunisien ne se trouve actuellement en résidence surveillée par suite de mesures administratives; II. — Maroc. 1° 111 ressortissants marocains se trouvent actuellement soumis au régime de résidence surveillée; 2° sur ces 111 Marocains, 1 est hospitalisé pour maladie à Meknès depuis le 18 octobre dernier, 17 sont astreints à résider dans des localités ou circonscriptions administratives à l'intérieur desquelles ils peuvent vivre et circuler à leur guise, et 92 sont à proprement parler internés; 3° seules les personnes de cette dernière catégorie font l'objet d'une surveillance constante. Leur garde est assurée par des mokhazenis sous la responsabilité de l'autorité locale de contrôle; 4° les Marocains placés en résidence surveillée ne sont pas autorisés à se livrer à des activités d'ordre politique. Ils n'ont à leur disposition ni poste de T. S. F., ni appareil téléphonique, mais ils peuvent correspondre par écrit avec l'extérieur et recevoir des journaux et revues. Leurs familles ont en outre le droit de leur faire visite sans limitation aucune; 5° les mesures administratives prises à l'encontre de ces Marocains l'ont été en vue de mettre fin à des activités considérées comme nuisibles à l'ordre public.

AGRICULTURE

13656. — M. Joseph Denais demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il est exact que, malgré l'expérience désastreuse de l'an dernier, des pourparlers soient engagés pour l'importation de 5.000 tonnes de graines de colza de Suède. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — 1° Le bilan quantitatif établi pour la campagne 1953-1954 laissait apparaître un déficit important en huiles fluides alimentaires; la faiblesse des stocks a rendu nécessaires déjà, l'année dernière, des importations de colza. En dépit de ces importations, l'ensemble de la récolte française s'est écoulé facilement à des prix sensiblement supérieurs au prix normal de campagne; 2° cette année, les disponibilités en huile de table au 31 janvier 1955 seraient, si aucune importation n'était réalisée, inférieures de plus de 4.000 tonnes à celles existant au 31 janvier 1954; or, les stocks de l'année dernière avaient déjà été considérés comme un minimum laissant le marché métropolitain sous la menace de difficultés sérieuses. Les besoins accrus en oléagineux secondaires, compte tenu de la faiblesse de la dernière récolte de colza, rendent les importations indispensables pour maintenir le marché des huiles de colza qu'il ne peut être question de négliger alors que le Gouvernement vient de publier, dans le cadre d'un décret sur l'organisation du marché des corps gras fluides alimentaires, une série de mesures pour assurer le développement de la production française de colza. L'importation a été réalisée dans le cadre de l'accord commercial franco-suédois pour 4.000 tonnes; pour cette opération, la Société des industries de transformation des oléagineux fluides alimentaires et du lin a procédé à un appel d'offres.

13898. — M. Tourne expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'au cours de la dernière campagne viticole un prix minimum du vin fut fixé à 290 francs le degré hecto. Bien qu'il ne fut pas toujours respecté, ce prix fut, en général, le prix qui prévalait pour la plupart des marchés en fin de campagne. Toutefois, pour la nouvelle campagne en cours, aucune décision concernant la reconduction du prix minimum n'a été prise jusqu'ici. Tenant compte de l'importance de la question pour l'avenir du marché des vins, il lui demande: 1° s'il est décidé à reconduire le prix minimum du vin à la production; 2° dans l'affirmative, quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour obtenir le respect de ce prix minimum. (*Question du 8 octobre 1954.*)

Réponse. — Les arrêtés des 14 octobre 1953 et 14 janvier 1954 ont institué et reconduit, pour les vins des récoltes 1952 et 1953, un prix minimum à la production. Ce prix a été fixé à 290 francs le degré hectolitre pour les vins de consommation courante, normalement constitués. S'il ne put être strictement respecté dès qu'il fut institué, ce prix minimum a cependant prévalu pour la plupart des marchés dans la mesure où jouèrent pour le soutien des cours les mesures relatives au blocage, à la distillation obligatoire, aux prestations viniques et d'alcools de vin. Pour la nouvelle campagne en cours, le Gouvernement maintiendra sa politique de soutien des prix. Il utilisera à cette fin les moyens qu'il jugera les mieux appropriés aux circonstances, notamment ceux dont il aura pu vérifier l'utilité et l'efficacité. Pour les produits tarifés, le service du contrôle des prix est chargé de veiller à son respect.

13993. — M. Deshors demande à **M. le ministre de l'agriculture** quel est le montant, pour chacun des départements, des crédits alloués au titre des constructions rurales et de l'habitat rural en 1952, 1953 et 1954, et sur quelles bases la répartition de ces crédits a été effectuée dans chacun des départements. (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — Les crédits accordés au titre de l'habitat rural pour l'attribution de subventions ont été les suivants: 1952: 1.400 millions de francs; 1953: 1.299.999.000 francs; 1954: 1.500 millions de francs. Pour la même période les crédits destinés à l'octroi de prêts pour ces mêmes catégories de travaux ont été les suivants: 1952: 2.400 millions de francs; 1953: 2.600 millions de francs; 1954: 5.200 millions de francs. La répartition des crédits entre les départements est faite en se basant sur un certain nombre de critères, notamment la population agricole du département, le nombre d'exploitations, le nombre de demandes présentées et d'une manière générale la situation du département au regard de l'habitat rural. A ces critères s'ajoute, en ce qui concerne les dotations de crédits de prêts, la tendance constatée des agriculteurs à faire plus ou moins appel à l'emprunt selon les départements considérés.

14042. — M. Bignon expose à **M. le ministre de l'agriculture** que l'article 22 de la loi n° 54-404 du 10 avril 1954 a prévu une subvention de 15 p. 100 sur le matériel destiné à l'usage agricole. Or, les ruches ne sont pas visées par le décret. Le seraient-elles, leur prix unitaire étant inférieur à 7.000 francs, elles ne donneraient pas droit à subvention. Il lui demande quelle solution il envisagerait pour régler ce problème. (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — L'admission éventuelle au bénéfice de la baisse de 15 p. 100 des matériels destinés à l'apiculture est actuellement à l'étude en vue d'une extension de la liste des matériels auxquels s'appliquent les dispositions de la loi n° 54-404 du 10 avril 1954, et qui ont été énumérés dans les arrêtés interministériels des 11 mai et 28 octobre 1954. Le cas des ruches pose effectivement un problème particulier puisque leur valeur est inférieure à 7.000 francs, et qu'en vertu de l'article 3 de l'arrêté du 11 mai 1954 la baisse de 15 p. 100 ne s'applique qu'aux matériels dont le prix unitaire de vente en culture ouvre droit à un remboursement au moins égal à 1.050 francs. En principe, seul le cas d'installation ou de l'agrandissement d'un rucher comportant la fourniture de plusieurs ruches pourra donc être pris en considération.

14185. — M. Cautier expose à **M. le ministre de l'agriculture** la situation pénible dans laquelle se trouvent les vieux travailleurs agricoles titulaires de l'allocation vieillesse. Depuis plusieurs trimestres, les rentes sont perçues avec un retard considérable. Les mandats qui auraient dû être payés le 1er octobre ne le sont pas encore le 28 du même mois. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire servir d'urgence, aux échéances prévues, les rentes dont les intéressés sont titulaires. (*Question du 4 novembre 1954.*)

Réponse. — La situation déficitaire commune à l'ensemble des régimes de sécurité sociale a entraîné très rapidement pour les organismes d'assurances sociales agricoles et en raison du faible volume de leurs ressources des difficultés de trésorerie. Pour remédier à cette situation, la loi n° 54-1210 du 6 décembre 1954 (*Journal officiel* du 7 décembre) a prévu l'octroi d'une avance de 2 milliards à la caisse centrale de secours mutuels agricoles. Les projets de réforme actuellement à l'étude et notamment l'institution d'un fonds national de vieillesse prévu par la loi n° 54-809 du 14 août 1954 paraissant de nature à éviter le retour des difficultés actuelles dans la mesure où ils permettront d'alléger les charges imposées aux professions agricoles par le service des pensions et spécialement par le service de l'allocation aux vieux travailleurs salariés, dont les avantages sont sans rapport avec les cotisations qu'a pu encaisser la caisse centrale de secours mutuels agricoles au nom des intéressés.

14188. — M. Lacaze signale à **M. le ministre de l'agriculture** le cas d'un exploitant agricole qui exerce en même temps un commerce de boucherie-épicerie et qui, de ce fait, est affilié à la fois à la caisse d'allocation vieillesse agricole de son département et à la C. A. R. P. O. F.; et lui demande: 1° quelle est la part de cotisations qu'il doit payer à chacun de ces organismes; 2° quelles sont les prestations qu'il recevra de chacun d'eux à soixante-cinq ans; 3° s'il lui est possible de verser à chacun de ces organismes la totalité des cotisations et si, dans ce cas, il pourra cumuler à soixante-cinq ans, le montant intégral des deux retraites. (*Question du 4 novembre 1954.*)

Réponse. — 1° L'intéressé devra verser: *a*) à la caisse d'allocation de vieillesse agricole la moitié de la cotisation individuelle prévue à l'article 20 de la loi du 10 juillet 1952, sans préjudice de la cotisation cadastrale prévue à l'article 21 de la même loi; *b*) à la caisse vieillesse des professions commerciales la moitié de la cotisation correspondant à la classe minimum; 2° en supposant que les dispositions légales actuellement en vigueur n'aient pas été modifiées, le requérant recevra, à l'âge fixé par la loi: *a*) de la caisse d'allocation de vieillesse agricole la moitié de l'allocation, dont le taux est actuellement de 31.200 francs par an; *b*) de la caisse vieillesse des professions commerciales la moitié de l'allocation correspondant à la classe minimum, calculée en fonction de la valeur du point d'allocation à la date de la liquidation; 3° en l'état actuel des textes, l'intéressé ne peut avoir à l'égard du régime agricole des droits et obligations plus étendus que ceux rappelés ci-dessus. Le régime commercial admet le versement de la totalité de la cotisation correspondant à la classe choisie et attribue en conséquence l'allocation entière prévue pour ladite classe.

14430. — M. Couinaud expose à **M. le ministre de l'agriculture** que la caisse centrale de secours mutuels agricoles, 25, rue de la Ville-l'Evêque, à Paris, a pratiquement suspendu le payement des allocations de vieillesse qui sont à sa charge, en invoquant une crise de trésorerie. Il lui demande à quelles mesures il entend recourir en vue de remédier immédiatement à une telle situation. (*Question du 18 novembre 1954.*)

Réponse. — La situation déficitaire commune à l'ensemble des régimes de sécurité sociale a entraîné très rapidement, pour les organismes d'assurances sociales agricoles et en raison du faible volume de leurs ressources, des difficultés de trésorerie. Pour remédier à cette situation, la loi n° 54-1210 du 6 décembre 1954 (*Journal officiel* du 7 décembre 1954) a prévu l'octroi d'une avance de 2 milliards à la caisse centrale de secours mutuels agricoles. Pour l'avenir, les projets de réforme actuellement à l'étude et notamment l'institution d'un fonds national de vieillesse prévu par la loi n° 54-809 du 14 août 1954, paraissent de nature à éviter le retour des difficultés actuelles, dans la mesure où ils permettent d'alléger les charges imposées aux professions agricoles par le service des pensions et spécialement par le service de l'allocation aux vieux travailleurs salariés, dont les avantages sont sans rapport avec les cotisations qu'a pu encaisser la caisse centrale de secours mutuels agricoles au nom des intéressés.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

12951. — M. Grousseaud expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** que le postulant à pension, lorsque la commission de réforme a rejeté sa demande, doit attendre plusieurs années pour se trouver en possession de la notification ministérielle confirmant le rejet à la réception de la notification. En conséquence, six à dix ans peuvent s'écouler entre le dépôt de la demande et la sentence. Il lui demande quelle mesure il entend prendre pour pallier les effets désastreux de cette regrettable lenteur, spécialement lorsqu'il s'agit d'invalides à 100 p. 100. (*Question du 30 juin* 1954.)

Réponse. — 1° Des dispositions ont d'ores et déjà été prises en vue de pallier les inconvénients signalés. Ces dispositions, qui sont insérées aux articles L. 24, L. 25 et L. 83 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, sont celles de la loi n° 47-1681 du 3 septembre 1947 aux termes de laquelle: *a*) le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre délègue son pouvoir de décision en matière de liquidation et de concession de pensions militaires d'invalidité à des fonctionnaires désignés par lui (en l'occurrence les directeurs interdépartementaux des anciens combattants et victimes de la guerre); *b*) les décisions des directeurs interdépartementaux sont qualifiées de décisions « primitives » car elles ne deviennent définitives qu'après confirmation par arrêté interministériel de concession ou par décision ministérielle de rejet, selon le cas, et peuvent être modifiées ou invalidées dans les mêmes formes. Toutefois, malgré cette condition résolutoire, les décisions primitives de concession ou de rejet sont susceptibles d'être déférées à la sanction du tribunal départemental des pensions, sans attendre l'intervention de la décision confirmative ou modificative; *c*) le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre doit déposer ses conclusions, sur le recours ainsi formé, dans les six mois qui suivent le dépôt de ce dernier; *d*) pendant ce délai, le demandeur peut être soumis aux expertises médicales, reconnues nécessaires, pratiquées par des médecins commis, à cet effet, par le tribunal; 2° la délégation de pouvoir visée ci-dessus, qui n'avait été donnée primitivement qu'aux directeurs interdépartementaux de cinq régions, prises comme régions témoins (Paris, Nantes, Bordeaux, Limoges, Metz), a été étendue, à compter du: *a*) 1er janvier 1954, à l'ensemble des directions interdépartementales de la métropole; *b*) 1er avril 1954, au directeur départemental d'Alger pour l'ensemble de l'Algérie; *c*) 1er juillet 1954, au directeur interdépartemental de Marseille pour la Corse et au directeur des anciens combattants et victimes de la guerre du Maroc; 3° en dehors de ces mesures, qui doivent réduire dans des proportions considérables les retards observés, une commission d'études, récemment instituée, s'emploie à rechercher les moyens propres à accélérer la procédure devant les juridictions des pensions.

13431. — M. Coulnaud demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre:** 1° les raisons pour lesquelles l'instruction des demandes de pension, transmises aux services centraux de son département ministériel, nécessite des délais inadmissibles qui atteignent couramment plusieurs années; 2° si des mesures ne pourraient être prises pour remédier à une aussi regrettable carence, ces affaires intéressant une catégorie de citoyens auxquels devrait être acquise, en même temps que la reconnaissance nationale, la sollicitude de l'administration. (*Question du 12 août* 1954.)

Réponse. — Le rapatriement massif, en 1945, des prisonniers de guerre et des déportés a eu pour conséquence inévitable un nombre considérable de demandes qui n'ont pu, faute de personnel d'exécution, être examinées rapidement. Les dossiers se sont accumulés à l'administration centrale et les candidats à pension attendaient les décisions les concernant pendant des délais très longs (plusieurs années parfois). En vue d'accélérer la procédure de liquidation des pensions, des mesures nouvelles ont été prévues par la loi n° 47-1681 du 3 septembre 1947, dont les dispositions sont reprises dans les articles L. 24-25 et 83 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre. La loi du 3 septembre 1947, en autorisant le ministre des anciens combattants à déléguer à certains fonctionnaires interdépartementaux le pouvoir de décision, a pour but de permettre aux postulants à pension d'être, dans un délai de trois mois après la commission de réforme, en possession d'une notification soit d'une décision de concession de pension soit d'une décision de rejet. A la suite d'une expérience faite dans cinq régions (Paris, Nantes, Bordeaux, Limoges et Metz), la délégation de signature a été étendue, à compter du: *a*) 1er janvier 1954, à l'ensemble des directions interdépartementales de la métropole; *b*) 1er avril 1954, au directeur départemental d'Alger pour l'ensemble de l'Algérie; *c*) 1er juillet 1954, au directeur interdépartemental de Marseille pour la Corse ainsi qu'au directeur des anciens combattants et victimes de la guerre du Maroc. Ces mesures de déconcentration, en dehors de la réduction notable des délais qui s'écoulent entre les propositions de la commission de réforme et la notification de la décision prise désormais par les directeurs interdépartementaux ou départementaux des anciens combattants et victimes de la guerre, doivent donner la possibilité aux intéressés de se pourvoir, éventuellement, devant les juridictions des pensions, dans un délai aussi rapproché que possible des propositions de la commission de réforme.

14015. — M. Pierre Villon demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre:** 1° de quel statut relève un résistant (dont les services sont officiellement reconnus puisqu'il possède la carte du combattant volontaire de la Résistance et la carte du combattant) qui, arrêté par les Allemands et déporté en Allemagne pour travailler dans une usine, ne se voit accorder ni le statut des déportés de la Résistance, puisque non déporté dans un camp de concentration, ni la qualité de S. T. O. puisque non recherché à ce titre, mais est considéré comme prisonnier de guerre puisque régulièrement démobilisé à son retour et considéré comme militaire en captivité puisque arrêté en service commandé; 2° pour quelles raisons réelles on refuse à ce résistant le pécule du prisonnier de guerre, prétexte pris qu'il ne peut donner un numéro de stalag. (*Question du 3 novembre* 1954.)

Réponse. — En vue de répondre en toute connaissance de cause à la question posée, il serait indispensable que soient fournies des précisions sur les nom, prénoms et domicile de l'intéressé.

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

13448. — M. Joseph Denais demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** s'il compte autoriser à différer jusqu'en fin d'année, lors de l'inventaire normal, l'application des règles édictées pour la T. V. A. dans les entreprises qui, de par leur nature (tels les grossistes, détaillants en quincaillerie, droguerie) produisent et vendent des milliers d'articles et comptent plusieurs centaines de fournisseurs, d'où la nécessité de transformations comptables exigeant plusieurs mois de travail. (*Question du 13 août* 1954.)

Réponse. — La taxe sur la valeur ajoutée ne peut faire l'objet d'une déduction qu'autant qu'elle figure effectivement sur les factures des fournisseurs. Il est donc de l'intérêt des assujettis à cette taxe, de s'approvisionner auprès de commerçants possédant eux-mêmes cette qualité et facturant ladite taxe dans les conditions prévues. La date d'entrée en application du nouveau régime a été fixée au 1er juillet 1954 par la loi n° 54-404 du 10 avril 1954, il n'a pas été possible d'envisager, par voie réglementaire, même pour une catégorie d'entreprises, un report en fin d'année ou d'exercice d'une disposition légale. D'ailleurs, une telle mesure aurait créé de graves perturbations dans les circuits commerciaux. Toutefois, par note n° 5620 du 8 octobre 1954, publiée au *Journal officiel des contributions indirectes* n° 42, du 18 octobre 1954 (1re partie), l'administration a prévu, en faveur des revendeurs ayant opté pour la position d'assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée, des mesures propres à faciliter aux négociants intéressés la régularisation de leur situation au regard de ladite taxe, notamment en ce qui concerne les marchandises en stock au 1er juillet 1954.

13725. — M. Joseph Denais demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** en vertu de quelles instructions l'administration déclare n'être pas tenue de respecter les engagements précis pris par un membre du Gouvernement en séance publique de l'Assemblée nationale, tels ceux du secrétaire d'Etat au budget en ce qui concerne la taxe de transaction sur les échanges standard d'objets usagés. (*Question du 7 octobre* 1954.)

Réponse. — L'administration fiscale admet d'une façon constante de ne pas exiger de l'intermédiaire les taxes sur le chiffre d'affaires sur la valeur des objets échangés dans le cadre d'un « échange standard », lorsque ledit intermédiaire se borne, d'une part, à délivrer au client un objet neuf ou rénové et, d'autre part, à renvoyer au constructeur un objet identique détérioré par le client.

13732. — M. Joseph Denais demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** si le remboursement des impôts payés depuis 1951 sur les valeurs néerlandaises ne pourrait pas être facilité par l'admission d'un plus grand nombre d'établissements de crédit ou d'intermédiaires, tels que les agents de change, sur la liste des maisons autorisées à user de l'état modèle B, d'autant plus que l'usage de l'état B présente, pour la clientèle, de sérieuses difficultés. (*Question du 7 octobre* 1954.)

Réponse. — Les préoccupations dont fait état la question posée sont celles du département des finances, qui est entré en rapports avec l'administration fiscale néerlandaise pour réaliser l'extension souhaitée.

13735. — Mlle Dienesch expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'un fabricant de matériaux de construction a livré à un entrepreneur des matériaux ayant payé la taxe à la production; que l'entrepreneur étant devenu financièrement déficient, un accord est intervenu entre acheteur et vendeur permettant au fabricant de reprendre une partie des matériaux

livrés en faisant un « avoir » à son client; que le fabricant a déduit cet « avoir » du total de son chiffre d'affaires pour le payement de la taxe à la production du mois de l'opération; que, par la suite, les matériaux repris ont été revendus par le fabricant avec payement de la taxe à la production; elle lui demande si l'administration est fondée à réclamer le payement de deux fois la taxe à la production correspondant aux matériaux repris, ce qui semblerait constituer la pénalisation du fabricant pour avoir essayé de sauver une partie de sa créance. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — Aux termes de l'article 294 (dernier alinéa) du code général des impôts les taxes sur le chiffre d'affaires qui ont été perçues à l'occasion de ventes ultérieurement résiliées ou annulées peuvent être imputées sur l'impôt dû pour les affaires faites postérieurement. Pour obtenir l'imputation de l'impôt, l'intéressé doit joindre au plus prochain relevé mensuel à produire après la date de résiliation un état spécial décrit à l'article 39 de l'annexe IV au code précité. Lors de la revente ultérieure des produits, le fabricant devra normalement acquitter les taxes sur le montant total de cette vente. Il n'en reste pas moins qu'aucune superposition d'impôt ne peut se produire en la circonstance.

13762. — **M. de Léotard** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** si l'exonération de l'impôt foncier pendant vingt-cinq ans accordée aux constructions nouvelles est générale ou limitée à une seule catégorie de constructions, et si un fonctionnaire des finances est autorisé à imposer à la contribution foncière un immeuble construit en 1952, sous le prétexte que ledit immeuble est seulement habité les fins de semaine et pendant les périodes de congés payés et de vacances scolaires. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — Conformément aux dispositions combinées des articles 16-1 et 22-2 (*b*) du code général des impôts, les constructions nouvelles, reconstructions et additions de construction peuvent bénéficier de l'exemption d'impôt foncier de vingt-cinq ans prévue par ce dernier article à la triple condition qu'elles aient fait l'objet d'une demande régulière de permis de construire ou d'une déclaration spéciale en mairie dans les conditions prévues par l'article 16-1 du code général précité, que leur date d'achèvement soit postérieure au 31 décembre 1947 et que les trois quarts au moins de leur superficie totale soient affectés à l'habitation. Le paragraphe 3 de l'article 22 dudit code précise toutefois que, pour l'application de ces dispositions, ne sont pas considérées comme affectées à l'habitation les habitations d'agrément, de plaisance ou servant à la villégiature.

Or, tel est le cas, conformément à la jurisprudence constante du conseil d'Etat, des constructions nouvelles utilisées comme pied-à-terre par leur propriétaires (cf., notamment, arrêtés du 1er mars 1937, Min. Fin. c. Charron, Var; 8 mars 1937, Leproust, Seine-et-Oise, et 25 octobre 1937, Balloteau, Seine-et-Oise). Dans ces conditions, l'immeuble visé dans la question ne saurait être admis au bénéfice de l'exemption de vingt-cnq ans et peut seulement bénéficier — s'il a fait l'objet d'une demande régulière de permis de construire ou s'il a été régulièrement déclaré en mairie — de l'exemption de deux ans prévue à l'article 16-1 du code général des impôts.

13793. — **M. Wasmer** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que le *Bulletin officiel des contributions directes* de 1954 contient une solution au sujet de primes d'assurances décès sur contrats temporaires. D'après cette solution, les primes ne peuvent être admises dans les charges déductibles de l'exercice intéressé. Or, il semble que cette matière doit comporter de multiples distinctions qui semblent devoir être les suivantes: 1° si la société est bénéficiaire du capital décès, la solution de l'administration semble exacte étant entendu que les primes ayant supporté l'impôt peuvent être portées comme un avoir à l'actif du bilan, le capital décès pouvant être imputé sur le compte ainsi ouvert lors de son encaissement; s'il n'y a pas encaissement, l'avoir doit pouvoir être inscrit au débit de pertes et profits; 2° si le bénéfice de l'assurance est réservé aux personnes assurées, la prime constitue évidemment un supplément de salaire pour le bénéficiaire; cette prime doit donc être considérée comme une charge sociale mais supporte l'impôt sur les salaires de 5 p. 100 et la surtaxe progressive; par contre, le capital assuré ne constitue pas, lors de son encaissement, un revenu taxable; 3° s'il s'agit d'assurance-groupe avec capital réservé au personnel assuré, la prime est évidemment une charge de frais généraux, mais on ne voit pas comment l'impôt de 5 p. 100 et la surtaxe progressive seraient susceptibles d'être payés; il semble que l'impôt devrait être perçu seulement lors de l'encaissement du capital décès et si celui-ci pouvait, suivant les circonstances, être considéré comme un revenu soit du défunt soit de ses ayants-droit. Il lui demande de lui faire connaître son point de vue sur tous ces points. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — 1° Lorsque le contrat temporaire d'assurance décès est souscrit au profit de l'entreprise, les primes versées en exécution de ce contrat ne peuvent — ainsi qu'il a été indiqué dans le *Bulletin officiel des contributions directes* auquel il est fait allusion — être comprises dans les charges déductibles de l'exercice au cours duquel elles sont payées, mais elles sont susceptibles d'être prises en considération pour la détermination du bénéfice imposable soit de l'exercice au cours duquel le contrat vient à expiration, si le risque ne se réalise pas, soit de l'exercice au cours duquel se produit le décès de l'assuré, si au contraire le risque se réalise. Dans ce dernier cas, les primes acquittées depuis la souscription de l'assurance peuvent pratiquement être imputées au capital dont le versement est prévu par le contrat, de sorte que la somme comprise dans le bénéfice imposable est égale, en définitive, à la différence entre le montant du capital et le montant des primes; 2° lorsque le contrat d'assurance décès est souscrit par l'entreprise au profit de membres de son personnel, les primes versées présentent, en principe, le caractère d'un supplément de rémunération. A ce titre, elles sont déductibles du bénéfice brut pour la détermination du bénéfice imposable de l'entreprise. Mais elle doivent, corrélativement, donner lieu au versement forfaitaire de 5 p. 100 prévu par l'article 231 du code général des impôts et être comprises, le cas échéant, dans les bases de la surtaxe progressive due par chaque bénéficiaire. Quant au capital qui est versé en exécution d'un contrat de cette nature, il ne constitue pas, pour le bénéficiaire, un revenu entrant dans le champ d'application de l'impôt sur le revenu des personnes physiques; 3° Les solutions qui sont indiquées ci-dessus dans le cas d'assurances individuelles soucrites au profit de certains salariés nommément désignés au contrat sont également dessus dans le cas d'assurances individuelles souscrites au profit de d'un groupe de salariés.

13912. — **M. Claudius-Petit** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que l'article 156 du code général des impôts prévoit la déduction des emprunts et dettes à la charge du contribuable de l'assiette de la surtaxe progressive, sous la condition que les intérêts n'entrent pas en compte pour l'évaluation de revenus soumis à la taxe proportionnelle. Toutefois, l'administration a prévu une dérogation à cette dernière règle, et elle admet que lorsqu'un contribuable a contracté un emprunt hypothécaire en vue de l'édification d'un immeuble d'habitation, ce dernier peut, durant la période pendant laquelle la construction nouvelle est exonérée de taxe proportionnelle, déduire directement de son revenu global le montant total des intérêts afférents audit emprunt. Il lui demande si cette solution est susceptible de s'appliquer dans le cas d'un contribuable constructeur par le canal d'une société coopérative d'habitations à loyer modéré. Ce contribuable est propriétaire d'actions de la société coopérative. Ces actions représentent le prix de revient d'un appartement qu'il habite. Il est précisé, en outre, que ce contribuable a adopté la formule location-coopérative qui s'oppose à la formule location-attribution par le fait qu'elle introduit la notion de propriété coopérative, en écartant la préoccupation de propriété individuelle qui se rattache à la formule de location-attribution. Le contribuable coopérateur verse chaque année à la société une annuité correspondant au loyer fixé par arrêté interministériel pour les habitations à loyer modéré à usage locatif. Une fraction de ce loyer est affectée au remboursement de l'emprunt, le solde étant destiné à couvrir les charges d'intérêts et les frais de gestion et d'entretien. Les intérêts ainsi versés ne pourraient-ils pas constituer une charge déductible de l'assiette de la surtaxe progressive, alors que cette déduction est admise dans le cadre de la location-attribution. (*Question du 8 octobre 1954.*)

Réponse. — Les indications contenues dans la question donnent à penser que le contribuable qui s'y trouve visé doit en réalité être considéré, en l'état actuel de la réglementation concernant l'accession à la propriété, comme un locataire de droit commun (cf. à cet égard, réponse du ministre de la reconstruction et de l'urbanisme à M. Edouard Depreux, député, *J. O.* du 26 mars 1952, débats A. N., page 1488, 2e colonne). Sous réserve que cette interprétation corresponde effectivement à la situation de fait exposée dans la question — point dont l'examen ressortit plus particulièrement à la compétence du ministère du logement et de la reconstruction — le loyer que l'intéressé acquitte en sa qualité de locataire ne peut, même pour la fraction qui est affectée par la société au payement des intérêts des emprunts que celle-ci a contractés, être regardé comme une charge déductible pour l'assiette de l'impôt sur le revenu des personnes physiques. Corrélativement, le contribuable n'a à faire figurer, du chef de l'appartement qu'il occupe, aucun revenu foncier dans l'évaluation du revenu global à raison duquel il est redevable de la surtaxe progressive dudit impôt.

14054. — **M. Charret** signale à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que pour la détermination des traitements et salaires à retenir pour le calcul de l'impôt sur le revenu des personnes physiques — surtaxe progressive — l'article 5 de l'annexe IV du code général des impôts prévoit une réduction supplémentaire pour frais professionnels en faveur des contribuables exerçant certaines professions, notamment : couture (personnel des grandes maisons parisiennes), modélistes, 20 p. 100; mannequins, 10 p. 100. Les grandes maisons parisiennes de couture, notamment celles ayant des ateliers de confection de vêtements de fourrure, à plus forte raison celles classées dans la section « art et création », ont des conditions d'exploitation nettement définies: présentation des collections sur mannequins vivants, création d'au moins deux collections par an, vêtements exécutés aux mesures de la clientèle et à la main. Elles confectionnent et vendent concurremment, dans les conditions ci-dessus, des vêtements de tissus et des vêtements de fourrure, et la totalité de leur personnel, modélistes et mannequins, bénéficie des déductions prévues par la loi. Lorsque, pour des raisons ne visant pas l'exploitation, mais seulement la provenance des capitaux engagés, les deux activités, couture et fourrure, sont exercées par deux sociétés différentes, sous la même enseigne, dans des locaux communs et avec un personnel commun mais inscrit pour ordre seulement sur les contrôles respectifs de chacune des sociétés, la direction générale des impôts refuse pour une partie du personnel le bénéfice des dispositions de l'article 5. Il lui demande pourquoi, dans ces conditions, l'administration refuse le bénéfice des abattements au personnel inscrit à la fourrure, alors que, s'il était inscrit à la couture, il en bénéficierait, et quelles mesures il compte prendre pour que cette différence soit abolie. (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — La déduction supplémentaire de 20 p. 100 visée dans la question s'applique, ainsi d'ailleurs que l'indique l'honorable parlementaire, à l'égard des modélistes et mannequins des grandes maisons parisiennes de couture. Etant donné le caractère restrictif des dispositions du code général des impôts qui concernent l'application des déductions de cette nature, il n'est pas possible d'étendre la déduction de 20 p. 100 ci-dessus visée à des modélistes ou à des mannequins exerçant leur activité dans une branche autre que la couture.

14065. — **M. Joseph Dumas** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que la loi de 1924 prévoyait que le calcul de la pension pour les fonctionnaires les moins favorisés s'effectuerait sur un traitement équivalent à 120 p. 100 du traitement moyen réel; que cette disposition n'a pas été reproduite dans la loi du 20 septembre 1948; que, de ce fait, les anciens agents de la fonction publique doivent subsister avec les ressources trop faibles que leur procure leur retraite; qu'ils sont pour la plupart dans la gêne; que leur situation devient intolérable lorsqu'ils sont invalides; qu'il y aurait donc lieu de prendre des dispositions pour que l'Etat accorde à ses anciens serviteurs les moyens de vivre dans la décence et la dignité. Il demande: 1° à combien s'élèverait la dépense pour l'Etat si les pensions d'ancienneté et d'invalidité des fonctionnaires étaient liquidées suivant les dispositions de 1924; et ce, pour les différents indices de traitement; 2° quel délai serait nécessaire à l'administration pour procéder à une nouvelle liquidation des pensions déjà accordées si le Parlement adoptait une disposition en ce sens. (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — 1° L'insertion d'une disposition analogue à celle prévue par la loi du 14 avril 1924 conduirait à donner à tous les pensionnés dont la pension a été liquidée sur un indice inférieur à 225, une pension calculée sur cet indice. Une telle mesure entraînerait une dépense supérieure à 3 milliards de francs. A noter que cette charge viendrait s'ajouter à celles qui résultent de dispositions de la loi du 20 septembre 1948 qui garantit un minimum de pension d'ancienneté correspondant au traitement brut afférent à l'indice 100; 2° la mise en application de la mesure, qui entraînerait la revision des pensions d'environ 200.000 retraités, demanderait un délai minimum d'une année.

14068. — **M. Pierre Garet** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques:** 1° si un pensionné civil qui, dans la limite du cumul autorisé, consacre une partie de son activité à un organisme visé par la prohibition de cumul peut se livrer par ailleurs à un complément d'activité dans le secteur libre: commercial, libéral ou salarié; 2° si on doit ranger parmi les organismes nouvellement soumis aux règles de cumul, par l'article 9 de la loi du 31 décembre 1953, les chambres syndicales (des entrepreneurs de bâtiment, par exemple) ou intersyndicales (groupements de chambres syndicales) dès lors qu'elles bornent leur action à leur but corporatif d'intérêts privés et que, ne recevant, bien entendu, aucun subside ou aide de l'Etat, elles n'exercent aucune mission d'intérêt général et ne concourent à aucun service public. (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — 1° Le fonctionnaire, qu'il soit en activité ou en retraite, occupant un emploi dans un organisme soumis aux règles de cumul, doit obtenir l'autorisation de son service pour pouvoir exercer une activité privée. Cette autorisation ne peut lui être accordée que si l'activité privée n'est pas visée par l'article 9 (§ 1er) de la loi du 31 décembre 1953 et si elle est jugée compatible avec les nécessités du service public qui l'emploie; 2° réponse négative. Les chambres syndicales ou intersyndicales ne sont pas et n'ont jamais été soumises aux règles restrictives sur le cumul.

14074. — **M. Pierre Kœnig** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'un voyageur a été inquiété à la douane de Kehl parce qu'il était porteur de denrées périssables destinées à sa consommation familiale du lendemain, jour de fermeture des magasins. Il lui demande s'il existe une tolérance pour des denrées de cette nature quand il est manifeste qu'il s'agit de quantités et de valeurs modiques et dépourvues de tout caractère commercial et, dans l'affirmative, quelles sont les limites en poids et en valeur de cette tolérance. (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — La réglementation française accorde aux voyageurs étrangers qui viennent temporairement séjourner en France et aux Français qui reviennent d'un voyage à l'étranger les tolérances suivantes quand les objets importés ont fait l'objet d'une déclaration préalable et régulière: A) Tabacs, cigares, cigarettes; admission en franchise dans les limites ci-dessous: 1° voyageurs en provenance de pays extra-européens (à l'exception de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc): 1.000 cigarettes ou cigarillos, ou 250 cigares, ou 2.000 grammes de tabac (sans possibilité de cumul); 2° voyageurs en provenance de pays européens, de la Corse, de l'Algérie, de la Tunisie et du Maroc: 200 cigarettes ou cigarillos, ou 50 cigares, ou 400 grammes de tabac (sans possibilité de cumul). Le pays de provenance des voyageurs se trouve déterminé par le lieu de délivrance du visa de séjour en France. Il n'est pas tenu compte de la nationalité des voyageurs, et les mêmes tolérances sont appliquées aussi bien aux Français qu'aux voyageurs étrangers. Le bénéfice des tolérances reste privatif aux voyageurs âgés de plus de dix-sept ans. D'autre part, les femmes ne peuvent bénéficier de la franchise que pour les cigarettes. Remarque importante: il est précisé que le bénéfice de la franchise est réservé aux seuls tabacs, cigares, cigarettes ou cigarillos dont les voyageurs sont porteurs, soit sur eux-mêmes, soit dans les bagages à main se trouvant à leur portée au moment où ils se présentent pour subir le contrôle douanier. Dans tous les autres cas, les tabacs manufacturés, cigarettes ou cigarillos, cigares sont exclus du bénéfice de la franchise. Les frontaliers ne peuvent bénéficier des facilités accordées aux voyageurs. Sous la même réserve on admet également en franchise les petites quantités d'allumettes et de comprimés de saccharine importées par les voyageurs. La tolérance est fixée, en principe, à 100 allumettes et 100 comprimés de saccharine par personne. — B) Vêtements et linge personnels. Les vêtements et le linge importés par les voyageurs français revenant d'un voyage à l'étranger sont admis en franchise sous réserve qu'ils soient en cours d'usage. — C) Restants de provisions de voyage. Admission en franchise. Aucune autre tolérance n'est prévue en particulier pour les souvenirs et les denrées rapportés de l'étranger par les voyageurs. En tout état de cause le service des douanes fait preuve d'un large esprit de compréhension dans l'application de la réglementation. Toutefois les frontaliers et les personnes qui se rendent fréquemment à l'étranger sont exclus du bénéfice des tolérances car, sur certains points frontières, les intéressés auraient tendance à abuser, ce qui soulèverait des protestations du commerce local. Quand le service ne peut accorder la franchise, et si les marchandises ont fait l'objet d'une déclaration préalable et régulière, il autorise l'importation moyennant le payement des droits et taxes lorsqu'il s'agit de quantités et de valeurs modiques et dépourvues de tout caractère commercial.

14082. — **M. Marcel Massot** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'après la libération le séquestre de différentes exploitations industrielles et commerciales provenant de confiscations, a été confié à l'administration des domaines, et demande: 1° quel a été le sort réservé à ces exploitations, si elles ont été vendues ou remises à leur propriétaire; 2° s'il existe encore des exploitations sous séquestre et, dans l'affirmative, pour quelles raisons elles n'ont pas encore été remises à l'activité privée. (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — 1° Les entreprises ont été vendues lorsque les biens du propriétaire ont été confisqués ou que la vente s'est avérée nécessaire pour le payement du passif à la charge du propriétaire et, notamment, des créances du Trésor au titre des profits illicites. Elles ont été remises à leur propriétaire en cas de mainlevée consécutive à une décision d'acquittement des juridictions répressives, au payement des créances du Trésor ou à la constitution d'autres garanties; 2° le domaine ne gère plus actuellement que trois entreprises commerciales françaises dont le séquestre a été ordonné en exécution des textes relatifs à la confiscation des profits illicites. Ces entreprises doivent être aliénées en vue de permettre le règlement des profits illicites à leur charge. Il a été sursis aux ventes en attendant la solution de litiges dont l'existence était de nature à compromettre le succès des adjudications. Toutes les difficultés étant susceptibles d'être aplanies, il semble que les dernières ventes pourront intervenir dans un avenir relativement proche.

14087. — **M. Marcel Noël** prenant acte de la réponse faite le 6 octobre 1954 à sa question n° 13278 demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** ce qu'il y a lieu d'entendre par « si les conditions sont remplies ». (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — Les conditions de droit commun pour l'attribution des bénéfices de campagne sont énumérées par l'article L 19 du code des pensions civiles et militaires de retraites annexé au décret du 23 mai 1951 (*Journal officiel* du 24 mai 1951).

FRANCE D'OUTRE-MER

14212. — **M. Badie** demande à **M. le ministre de la France d'outre-mer:** 1° le relevé statistique de l'exportation de la métropole vers la France d'outre-mer, en quintaux métriques et par territoire, du raisin frais et du raisin sec pour les années 1938, 1952 et 1953; 2° le relevé statistique, en quintaux métriques, pour les années 1938, 1952 et 1953, de l'importation dans la France d'outre-mer, et pour chaque territoire, des raisins d'autres pays, notamment de l'Union sud-africaine, de l'Espagne, du Portugal, de la Belgique, ainsi que de l'Afrique française du Nord. (*Question du 4 novembre 1954.*)

Réponse. — Les documents statistiques provenant des territoires et actuellement détenus par le ministère de la France d'outre-mer ne permettent pas de donner les renseignements demandés, soit qu'ils ne font pas apparaître la distinction entre raisins frais et sec, soit qu'ils ne comportent qu'une rubrique générale « Fruits » dans laquelle les différentes espèces de fruits ne sont pas détaillées. Une lettre circulaire a été adressée à tous les chefs de territoire pour qu'ils communiquent, dans les meilleurs délais, les relevés statistiques demandés. Ces relevés seront communiqués, dès réception, à M. Vincent Badie.

14216. — **M. Mamba Sano** rappelle à **M. le ministre de la France d'outre-mer** l'illogisme des barrières douanières entre les territoires d'outre-mer d'une part, entre ces territoires et la métropole d'autre part, surtout au moment où le Gouvernement lance sa politique d'expansion et de solidarité économique de l'Union française dont la cohésion et la prospérité dépendent d'une législation douanière d'ensemble sans discrimination, en face des blocs économiques étrangers. Que des barrières douanières existent entre nos pays et les pays étrangers voisins, c'est compréhensible, mais qu'elles

existent entre nous-mêmes, c'est absolument paradoxal et gros de conséquences préjudiciables à l'avenir de l'Union française. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour faire cesser ces anomalies. (*Question du 4 novembre 1954.*)

Réponse. — Dans le cadre des pouvoirs spéciaux autorisant le Gouvernement à mettre en œuvre un programme d'équilibre financier d'expansion économique et de progrès social, en particulier à prendre toutes mesures de coordination nécessaires dans les domaines commerciaux et douaniers, le Gouvernement a pris, le 14 octobre 1954, un décret déterminant le régime douanier des territoires d'outre-mer. Ce texte contient notamment les dispositions suivantes: « Article 9. — Les produits originaires du territoire douanier français sont admis en franchise des droits de douane dans les territoires régis par le présent décret sous réserve du régime douanier appliqué en raison des obligations spéciales résultant des traités ou des actes internationaux auxquels certains de ces territoires sont soumis. — Article 10. — Sous les réserves indiquées à l'article 9 ci-dessus, les produits originaires de l'un des territoires régis par le présent décret, importés dans un autre de ces territoires, sont admis en franchise des droits de douane. — Article 17. — Les produits originaires des territoires régis par le présent décret sont admis en franchise des droits de douane dans le territoire douanier français ». La franchise de droits de douane inconditionnelle et réciproque est donc la règle régissant les rapports commerciaux des territoires d'outre-mer entre eux, et de ces territoires avec la métropole. Ce texte consacre en droit une situation de fait. En effet, sous l'empire de la loi du 13 avril 1928 les produits originaires de l'un quelconque des territoires d'outre-mer dont le régime douanier n'était pas celui de l'assimilation à celui de la métropole, étaient, en droit, passibles, à l'entrée dans les autres territoires ou dans la métropole, du tarif minimum (applicable également aux produits de la majorité des pays étrangers). Mais, des listes d'exceptions à cette règle avaient été annexées au tarif métropolitain qui comprenaient en fait la presque totalité des produits originaires des territoires d'outre-mer. Il semblerait donc logique que le décret du 14 octobre 1954 permît la suppression de tout contrôle douanier entre les territoires d'outre-mer ou entre eux et la métropole. Cependant ce contrôle reste indispensable. En effet, il est nécessaire de vérifier à l'arrivée que toutes les marchandises importées des territoires d'outre-mer ou de la métropole ont bien été acheminées en droiture, c'est-à-dire sans rupture de charge et sans transit en territoire étranger; l'origine des produits doit être contrôlée, car des produits étrangers peuvent être admis temporairement dans un territoire, y être transformés et faire, ensuite, l'objet d'une exportation sur un autre territoire. En outre, la régularité des importations en ce qui concerne la réglementation du commerce extérieur et des changes exige une vérification effectuée par le service des douanes. Enfin, chaque territoire ou fédération perçoit sur les produits importés ou exportés, quelle que soit leur origine, des droits fiscaux dont les taux sont fixés par l'assemblée territoriale ou assemblée de groupe, suivant le cas, et ces taux, variables suivant les territoires, sont perçus par les services locaux des douanes. En résumé s'il n'existe plus, sauf exceptions résultant d'actes internationaux ou de traités, de barrières douanières entre les territoires d'outre-mer d'une part, entre ces territoires et la métropole d'autre part, les contrôles douaniers subsistent et ne peuvent être supprimés. Cependant, les efforts du ministère de la France d'outre-mer et du ministère des finances tendent à les simplifier et à en réduire le nombre.

INDUSTRIE ET COMMERCE

14386. — **M. Couinaud** demande à **M. le secrétaire d'Etat au commerce** quelle suite il entend réserver aux demandes de certains groupements de coopératives visant à obtenir à l'égard de ces organismes un régime fiscal plus favorable, notamment en matière de taxes sur le chiffre d'affaires. (*Question du 16 novembre 1954.*)

Réponse. — Afin de pouvoir répondre à cette question, il serait indispensable d'obtenir de l'honorable parlementaire des précisions sur la nature des coopératives auxquelles il fait allusion. Certaines, en effet, groupent des commerçants et sont régies par la loi du 2 août 1919, modifiée par le décret-loi du 30 septembre 1953; d'autres groupent des consommateurs et leur statut a été précisé par la loi du 7 mai 1917 et les décrets-lois des 12 novembre 1938 et 29 juillet 1939. Par ailleurs, il importerait également de savoir ce qu'il faut entendre par « certains groupements de coopératives », la formule employée laissant supposer, d'une part, qu'il s'agit non pas des coopératives elles-mêmes, mais d'organismes qui réunissent un certain nombre d'entre elles, et, d'autre part, que tous ces organismes ne sont pas en cause.

14429. — **M. Couinaud** expose à **M. le secrétaire d'Etat au commerce** que l'industrie cotonnière de la région normande rencontre actuellement de très graves difficultés en raison d'un manque de débouchés qui menacent encore de restreindre les mesures déjà prises ou à venir en matière de libération des échanges, les producteurs français se trouvant handicapés sur le marché international pour diverses considérations tirées principalement du caractère excessif des charges fiscales et sociales, ainsi que de l'insuffisance de la politique du crédit. Il lui demande: 1° si les déclarations qu'il a été amené à faire le 16 novembre 1954 devant l'assemblée générale des présidents de chambres de commerce sont valables pour l'industrie cotonnière et si, notamment, des avantages particuliers sont susceptibles d'être accordés, dans ce secteur, à des entreprises en perte de vitesse; 2° s'il est exact que de nouvelles mesures de libération soient sur le point d'intervenir prochainement dans le domaine considéré pour atteindre le pourcentage de 75 p. 100 qui aurait été promis par le Gouvernement à nos partenaires de l'O. E. C. E. et si, dans l'affirmative, il n'estime pas souhaitable de prendre des dispositions pour éviter que se généralisent le marasme industriel et le chômage dans une région déjà durement frappée au cours des années précédentes par la crise agricole. (*Question du 18 novembre 1954.*)

Réponse. — Les déclarations faites par le secrétaire d'Etat au commerce à l'assemblée des présidents de chambres de commerce avaient pour but de préciser les conditions dans lesquelles le Gouvernement compte utiliser le fonds de conversion des entreprises. En ce qui concerne les problèmes plus particuliers d'aide à l'industrie cotonnière et de libération des échanges, il appartient à l'honorable parlementaire de saisir le ministre chargé de l'industrie et le ministre des finances dont relèvent ces deux ordres de questions. L'honorable parlementaire peut, toutefois, être assuré que le Gouvernement, parfaitement informé des difficultés de l'industrie cotonnière, tant sur le plan de l'économie générale que sur celui de l'économie normande, continuera de tenir le plus grand compte de ces difficultés dans l'étude, la mise au point et l'aménagement des mesures de libération des échanges actuellement projetées.

INTERIEUR

14123. — **Mme Lempereur** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que lors d'un débat parlementaire (3e séance du 9 décembre 1953), il répondait ès qualités à M. Schaff, à propos du chapitre 31-02 (mécanographie): « Le statut comporte en effet des postes de mécanographes à Paris et à Lille; les mécanographes ont déjà été classés dans ces emplois »; et lui demande: 1° quels sont, en nombre, les emplois ainsi existants: *a*) à Paris; *b*) à Lille; 2° s'il compte étendre ces créations aux villes évoquées lors de la discussion: Marseille, Metz, Mâcon. (*Question du 3 novembre 1954.*)

Réponse. — 1° L'effectif budgétaire du personnel de l'atelier mécanographique de l'administration centrale du ministère de l'intérieur comporte vingt-neuf emplois. L'effectif de l'atelier de Lille est de onze emplois; 2° un projet de décret portant transformation d'emplois en vue de la titularisation des mécanographes des préfectures a été soumis à l'examen de M. le ministre des finances et doit être prochainement examiné par la commission interministérielle de la mécanographie. Il permet notamment l'intégration des mécanographes en fonctions dans les ateliers de Marseille, Metz et Mâcon.

14349. — **M. Médecin** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la situation des commis de préfecture bénéficiaires de la loi du 3 avril 1950 qui ont été amenés à constater: que leur reclassement dans le cadre de commis a été effectué à l'indice égal ou immédiatement supérieur à celui qu'ils détenaient de par leur reclassement fictif préalable dans le cadre des employés de bureau; que celui des agents intégrés dans le cadre des sténodactylos s'est fait suivant le principe de la nomination à l'échelon égal à celui qu'ils détenaient de par leur reclassement fictif préalable dans le cadre des employés de bureau; que ces derniers agents conservent ainsi dans leur nouveau cadre l'ancienneté acquise dans leur ancien emploi; que, de ce fait, les agents intégrés commis se trouvant nettement défavorisés par rapport à leurs collègues sténodactylographes. S'agissant, dans les deux cas, d'agents appartenant au cadre C, il semble que le reclassement de commis aurait dû être effectué dans les mêmes conditions que celui des sténodactylographes et plus spécialement en ce qui concerne les sténodactylographes intégrées commis. Ces dernières, cependant choisies par leurs chefs parmi les meilleurs éléments, loin d'être favorisées par cette nomination, se voient frustrées de leur ancienneté et ne bénéficient ainsi en fait d'aucun avantage. Il lui demande s'il ne juge pas nécessaire de procéder à un nouvel examen des modalités d'intégration dans le cadre des commis en vue de faire bénéficier ces derniers d'un reclassement identique à celui accordé aux sténodactylographes, c'est-à-dire à l'échelon immédiatement supérieur à celui dont ils étaient bénéficiaires au 1er janvier 1951. Par ailleurs, il appelle à nouveau son attention sur le cas des auxiliaires provisoirement affectés aux services de l'O. C. R. P. I. qui désirent bénéficier des mêmes avantages et être reclassés dans les mêmes conditions que leurs collègues entrés dans l'administration préfectorale à la même époque. (*Question du 15 novembre 1954.*)

Réponse. — I. Reclassement des commis du cadre des préfectures. — Les dispositions de la loi du 3 avril 1950 et le décret du 29 septembre 1950, pris pour son application, prévoient que les agents des cadres complémentaires, les employés de bureau recrutés sur contrat et les auxiliaires intégrés dans le cadre « C » (commis et sténodactylographes) seront nommés dans leur nouvel emploi à l'échelon de début de l'échelle de traitements en vigueur à la date de leur nomination. Ce même texte précise toutefois qu'il est éventuellement tenu compte aux intéressés, à cette même date, pour la détermination de leur échelon de reclassement: 1° des services militaires obligatoires et assimilés donnant lieu à rappel, ainsi que des majorations d'ancienneté prévues en faveur des déportés et internés de la Résistance; 2° des services civils au delà de 10 ans valables ou validables pour la retraite accomplis dans les administrations, offices, services et établissements permanents de l'Etat. Les textes précités prévoient en outre que les bénéficiaires d'une mesure d'intégration au titre de la réforme de l'auxiliariat pourront, lorsque la rémunération afférente à leur nouvel emploi sera inférieure à celle qui leur était attribuée dans leur précédent emploi, bénéficier d'une indemnité différentielle dans les conditions prévues par les décrets des 4 août 1947 et 12 septembre 1946. Ces dispositions étaient applicables à tous les agents

en fonction dans les administrations centrales des ministères et aux personnels des services extérieurs en dépendant. En ce qui concerne les fonctionnaires de préfecture, il leur a donc été fait application des textes généraux intervenus en la matière. Toutefois, dans le cadre des règles fixées par ces textes, eu égard à certaines situations particulières, ces dispositions ont été appliquées avec un maximum de bienveillance. Dans ces conditions et après un examen approfondi de cette question, il n'a pas été possible d'envisager, sans enfreindre les règles générales posées en la matière, de nouveaux aménagements au reclassement auquel ont procédé mes services. II. — Prise en compte, pour la détermination de l'échelon de reclassement des agents bénéficiaires de la loi du 3 avril 1950, des esrvices accomplis à l'O. C. R. P. I. — Aux termes de l'article 1er de l'ordonnance du 21 mai 1945 et de l'article 3 de la loi du 3 avril 1950, les services auxiliaires pouvant être pris en compte pour le calcul de l'ancienneté ouvrant droit à la titularisation dans le cadre complémentaire et dans les nouveaux emplois créés des cadres « C » et « D », doivent être susceptibles d'être validés pour la retraite. La circulaire du 26 juin 1950, publiée au *Journal officiel* du 5 juillet 1950 sous le double timbre de la direction du budget et de la direction de la fonction publique, rappelle également que les services dont il s'agit doivent être valables ou validables pour la retraite. Ce n'est pas le cas des services accomplis à l'O. C. R. P. I. En effet, les services auxiliaires ne sont validables pour la retraite que dans la mesure ou un arrêté du ministre intéressé, contresigné par le ministre des finances, les a déclarés comme tels Or, les propositions qui ont été faites par le ministre de l'intérieur, tendant à ce que le temps passé à l'O. C. R. P. I. soit reconnu comme validable pour la retraite, n'ont pas été retenues.

14514. — M. Deixonne signale à **M. le ministre de l'intérieur** l'aveu fait par le maire des Sables-d'Olonne, le 18 octobre dernier, au conseil municipal, d'avoir utilisé, pendant une vingtaine de jours, des ouvriers communaux (maçons et peintres) à d'importants travaux d'entretien et de remise en état de locaux dépendant des écoles confessionnelles (en particulier l'école Saint-Joseph, rue des Corderies), et la délibération prise, le même jour, par le conseil municipal, aux termes de laquelle un tarif préférentiel est consenti, sur le prix de l'eau, à l'école Saint-Joseph, aux écoles libres de filles et de garçons de la Chausse. Il lui demande quelles mesures compte prendre l'administration pour assurer dans cette commune le respect de la loi. (*Question du 24 novembre* 1954.)

Réponse. — L'affaire signalée par l'honorable parlementaire fait l'objet d'une étude de la part des services au ministère de l'intérieur. Des précisions ont été réclamées. Les conclusions de cette enquête seront portées à la connaissance de l'honorable parlementaire.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

14359. — M. Jean-Paul David demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** dans quelle mesure est compatible avec les règles interdisant la publicité au corps médical la publication, dans certains journaux politiques, d'adresses de cliniques ou de noms de professeurs pratiquant une méthode anglaise d'accouchement baptisée méthode Pavlov par ses propagandistes en France. Une organisation légalement constituée peut-elle publier à l'intention de ses adhérentes la possibilité de recevoir de sa part la liste de médecins particuliers, sans enfreindre cette règle. (*Question du 15 novembre* 1954.)

Réponse. — Les règles interdisant aux médecins toute publicité personnelle résultent des dispositions des articles 10 et 17 du code de déontologie médicale. Les sanctions aux infractions à ce code relèvent de la juridiction ordinale sous la censure éventuelle des tribunaux administratifs. Tout praticien qui s'estimerait lésé par les faits signalés par l'honorable parlementaire a la faculté de saisir la juridication compétente qui apprécierait. Aucune affaire de cet ordre n'a été, à cette date, portée à ma connaissance.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

14322. — M. Maurice Schumann demande à **M. le ministre des travaux publics, du logement et de la reconstruction** s'il ne compte pas modifier les termes de sa circulaire du 6 mai 1954 qui tend à restreindre les possibilités d'installation des postes distributeurs de carburant sur les routes nationales. (*Question du 12 novembre* 1954.)

Réponse. — C'est le développement de la circulation automobile qui oblige à restreindre les possibilités d'installation des postes distributeurs de carburant sur les routes nationales, afin d'éviter, en certains points particulièrement fréquentés, les stationnements de véhicules occasionnés par le ravitaillement en essence. De tels stationnements constituent en effet une grande gêne pour la circulation et sont même assez souvent une cause d'accidents. Etant donné cette situation, il apparait bien difficile de revenir sur les mesures prises par la circulaire du 6 mai 1954. Toutefois, en vue de simplifier l'application des dispositions prévues et de tenir compte de certaines suggestions qui ont été faites, l'administration des travaux publics étudie actuellement les aménagements qu'il pourrait être apporté à la circulaire en cause. Des instructions revisées seront ainsi mises au point très prochainement.

Rectification

au compte rendu in extenso *de la 2e séance du 12 décembre 1954.*

(*Journal officiel* du 13 décembre 1954.)

Dans le scrutin (n° 2717) sur la motion préjudicielle de M. Thamier à la discussion du budget de l'éducation nationale:

M. Coudray porté comme « n'ayant pas pris part au vote » déclare avoir voulu « s'abstenir volontairement ».

Rectification

au compte rendu in extenso *de la 1re séance du 13 décembre 1954.*

(*Journal officiel* du 14 décembre 1954.)

Dans le scrutin (n° 2721) sur la disjonction du chapitre 34-36 du budget de l'éducation nationale (enseignement du second degré, entretien des élèves instituteurs):

MM Aubame, Douala, Grunitzki, Gueye Abbas, Henri Guisson, Maurice Lenormand, Hubert Maga, Mamba-Sano, Nazi Boni, Mamadou Ouedraogo, Marcel Ribère, Senghor, Zodi Ikhia, portés comme ayant voté « contre », déclarent avoir voulu voter « pour ».

Rectification

au compte rendu in extenso *de la 3e séance du 13 décembre 1954.*

(*Journal officiel* du 14 décembre 1954.)

Dans le scrutin (n° 2724) sur la réserve du chapitre 36-45 du budget de l'éducation nationale, demandée par Mlle Dienesch (enseignement technique. — Orientation professionnelle):

MM Aubame, Douala, Grunitzki, Gueye Abbas, Henri Guissou, Maurice Lenormand, Hubert Maga, Mamba-Sano, Nazi Boni, Mamadou Ouedraogo, Marcel Ribère, Senghor, Zodi Ikhia, portés comme ayant voté « contre », déclarent avoir voulu voter « pour ».

Ce numéro comporte le compte rendu des trois séances du mercredi 15 décembre 1954.

1re séance: page **6363**. — 2e séance: page **6378**. — 3e séance: page **6399**.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels 31, quai Voltaire.